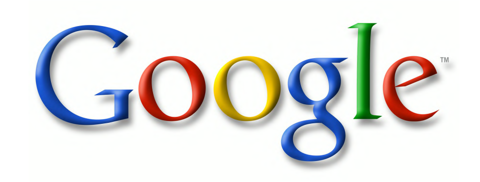
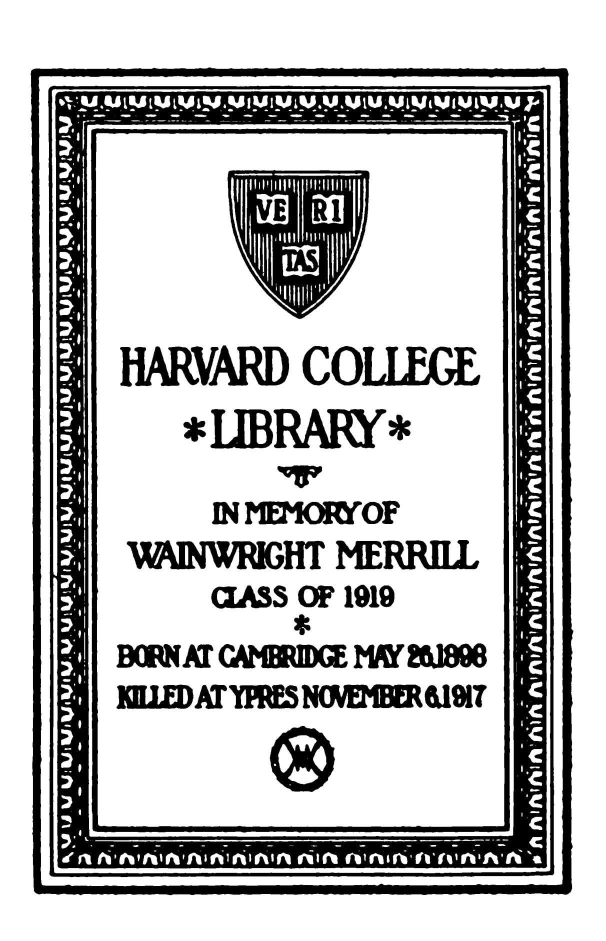





VE RI TAS
HARVARD COLLEGE
*LIBRARY*
IN MEMORY OF
WAINWRIGHT MERRILL
CLASS OF 1919
*
BORN AT CAMBRIDGE MAY 26.1896
KILLED AT YPRES NOVEMBER 6.1917

# HISTORIQUE

DU

# 1ER RÉGIMENT DE PONTONNIERS

PAR

**Le Capitaine CAZIOT**

D'APRÈS

LES ARCHIVES DU CORPS, CELLES DU DÉPOT DE LA GUERRE

ET

AUTRES DOCUMENTS




PARIS | LIMOGES
11, place Saint-André-des-Arts | 46, Nouvelle route d'Aixe, 46
IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE MILITAIRE
HENRI CHARLES-LAVAUZELLE
Éditeur

1890

# HISTORIQUE

DU

# 1ER RÉGIMENT DE PONTONNIERS

# HISTORIQUE

DU

# 1^ER RÉGIMENT DE PONTONNIERS

PAR

**Le Capitaine CAZIOT**

D'APRÈS

LES ARCHIVES DU CORPS, CELLES DU DÉPOT DE LA GUERRE

ET

AUTRES DOCUMENTS




**PARIS**
11, *Place Saint-André-des-Arts.*

**LIMOGES**
46, *Nouvelle Route d'Aixe*, 46.

HENRI CHARLES-LAVAUZELLE

Éditeur militaire.

1890

# HISTORIQUE

DU

# 1er RÉGIMENT DE PONTONNIERS

---

### Compagnies de bateliers avant la Révolution.

Le corps des pontonniers a été créé le 7 mai 1795. Avant cette époque, la construction des ponts militaires en campagne était confiée à des compagnies de bateliers, auxquelles on adjoignit des bateliers civils requis dans les localités avoisinant les points de passage.

Ces compagnies ne devaient pas être organisées de manière à rendre de grands services.

« Elles ne servent de rien, disait Vauban dans un rapport adressé à Louvois le 12 octobre 1686, et ne serviront jamais si bien que les matelots et les bateliers ordinaires, tant que vous n'aurez pas lieu de pouvoir les exercer. »

Elles servaient si peu, qu'on les avait fait venir de Condé à Versailles pour promener le roi et les gens de la cour sur le grand canal ! (1)

En 1703, un édit du roi portant réorganisation des officiers d'artillerie, créa cinq commissaires généraux des ponts et travaux, tenus de résider dans les villes de Strasbourg, Metz, Lille, Bayonne et Grenoble et de suivre partout, sous les ordres du grand maître, les équipages d'artillerie.

L'artillerie comprenait donc alors dans son sein le service des ponts et chaussées.

---

(1) Voir le journal de Dangeau, 26 avril 1685.

En 1730, le roi, ayant reconnu de quelle utilité avait été pour les opérations des dernières guerres la compagnie de soldats bateliers de la frontière d'Alsace, toujours prêts à jeter des ponts sur le Rhin, se détermina à organiser cette compagnie d'une manière définitive. Elle sera composée, portait l'ordonnance, d'un capitaine ou inspecteur commandant, lequel sera au fait de ce qui concerne les manœuvres et constructions des ponts de bateaux ; de 2 lieutenants ou sous-lieutenants, qui seront gens au fait des diverses manœuvres et maîtres bateliers expérimentés; de 3 sergents, 3 caporaux et 3 anspessades ; de 40 soldats bateliers, 10 charpentiers et 1 tambour (1).

Vingt-cinq ans plus tard, cette compagnie, à la demande de M. de Manson, directeur de l'arsenal, fit partie des *ouvriers* militaires d'artillerie dont elle prit dès lors la tenue.

C'était la seule troupe que possédait l'armée pour assurer, avec les anciennes corporations des bateliers entretenues sur le Rhin par les villes de Strasbourg et de Mayence, le service du passage des rivières et de la construction des ponts militaires en campagne.

Un règlement du 1er avril 1792 comprenait en effet le service des ponts dans les attributions des compagnies d'ouvriers.

Ces ressources avaient pu suffire dans les circonstances ordinaires pour opérer le passage des petits cours d'eau qu'on traversait le plus souvent à gué ou même à la nage, en laissant l'artillerie et les bagages de l'armée attendre que les compagnies d'ouvriers eussent rassemblé et mis en place les matériaux d'un pont de bateaux ou de chevalets.

Mais la rapidité des premières opérations, en bouleversant complètement les idées et les méthodes suivies jusqu'alors, fit renaître et réclamer en France, de tous les côtés à la fois, la néces-

(1) On trouve de nombreux renseignements historiques sur l'origine des pontonniers dans une instruction générale des ponts (décembre 1829, pages 96 et 243), et dans un mémoire de l'abbé Fauthier, grand ministre d'artillerie (1690).

sité d'organiser un corps spécial, semblable à celui que possédaient d'autres puissances ; corps qui serait chargé, non seulement de construire les équipages de ponts, mais de les manœuvrer et de les diriger dans toutes les circonstances de la guerre, sans le secours d'auxiliaires étrangers.

Les nécessités du moment donnèrent tout d'abord naissance à des créations spontanées qui rendirent de réels services tout en occasionnant plus tard de grands embarras à la République.

Dès le début de la guerre de 1792, la corporation de Strasbourg s'était fait remarquer par une telle exaltation révolutionnaire et un sentiment si ardent de patriotisme, que le général Biron, qui commandait l'armée du Rhin, fut amené à en former une compagnie.

Trois autres, levées successivement en Alsace, se réunirent à la première et formèrent un bataillon dont le chef, un certain Derbellet, fut élu par les bateliers eux-mêmes.

Lors de l'entrée des Français à Mayence, au mois d'octobre 1792, les bateliers de cette ville imitèrent leurs confrères de Strasbourg, et formèrent aussi, avec l'autorisation de Custine, un bataillon de quatre compagnies sous le nom de « Pontonniers et Matelots du Rhin » qui se distingua, sous le commandement de Frédéric Hoffel, en 1793, aux armées du Rhin et de la Moselle.

Ces corps de pontonniers du Rhin exécutèrent les nombreuses opérations de passage des rivières du début de la campagne avec le matériel et les ressources trouvés dans le pays ; la rapidité de mobilisation, les levées en masse, excluant la possibilité de construire un matériel de guerre (1).

Ils se firent remarquer à l'armée de Sambre-et-Meuse en

(1) Les compagnies d'ouvriers continuèrent à faire le service des ponts aux armées, quand les pontonniers faisaient défaut, voire même conjointement avec eux. Ils ne recevaient aucun supplément de solde pour les réparations qu'ils faisaient à l'artillerie, mais il leur en était accordé un double de celui qu'on leur donnait pendant l'été, dans les travaux de construction, quand ils étaient obligés de passer la nuit pour la construction et l'entretien des ponts établis-

... 1794, au siège de Charleroi pour le passage de la Sambre, qui assura la conquête de la Belgique ;

A l'armée du Nord, en juillet 1794, au passage du canal de Louvain pour pouvoir attaquer les Hanovriens devant Malines ;

Au passage de la Nèthe, gardé par les Hollandais, en juillet 1794 ;

Au siège de l'Ecluse, en juillet 1794, pour le passage du canal Coxyshe ;

Enfin au passage de la Meuse et de l'Aar pour le siège de Maestricht, en octobre 1794.

On critiqua beaucoup leur conduite à Huningue et à Kehl, lors du passage du Rhin le 17 septembre 1793. On a dit, en particulier, qu'ils avaient fait échouer cette opération par leur manque d'entente et leur trop de précipitation dans les préparatifs de ce passage. Mais la belle défense qu'ils firent des deux têtes de ponts de ces mêmes places fortes, les preuves d'habileté et de bravoure qui leur valurent de si magnifiques éloges pendant la campagne suivante, témoignèrent que, seule, la bonne direction leur manquait.

Après la capitulation de Mayence, le bataillon de cette ville se retira à Strasbourg et demanda, le 1er mai 1794, sa réunion avec le bataillon de Strasbourg.

Dans leur élan patriotique, les deux corporations, qui se donnaient le titre de « Pontonniers et Matelots français révolutionnaires » s'adressèrent à la Convention pour obtenir l'attache officielle du gouvernement et surtout la solde et les prestations réglementaires.

Leur pétition, réitérée à la commission chargée du mouvement des armées, resta sans réponse jusqu'au moment où il fut décidé que l'artillerie serait réorganisée et comprendrait un *corps de Pontonniers*.

Cette loi de l'an III correspond au moment de la fusion de l'ancienne infanterie avec les bataillons de volontaires nationaux.

Elle fixa la composition des troupes de l'artillerie comme il suit :

Seize régiments d'artillerie ;

Douze compagnies d'ouvriers et un bataillon de pontonniers à huit compagnies qui fut dès lors formé avec les compagnies des bateliers du Rhin.

Ce nom de pontonniers donné au corps n'était pas nouveau dans l'armée ; il dérivait de *ponton*, ou bateau en cuivre, et, l'ordonnance du 7 mars 1758, qui avait organisé les légions légères en petits corps d'armée capables de se suffire à eux-mêmes, avait attaché à chaque légion une compagnie d'*ouvriers pionniers-pontonniers*.

### Création du corps des pontonniers.

1795 (1).

Chargé le 27 mai 1795 d'aller étudier à Strasbourg le projet d'organisation du nouveau corps, le chef de bataillon Dedon écrivait au Ministre cinq jours après son arrivée :

« Il y a à Strasbourg :

» 1° Une compagnie formée à Strasbourg, en 1792, par les ordres du général Biron ;

» 2° Quatre compagnies venant de Mayence ;

» 3° Deux compagnies qui avaient été organisées en septembre 1793 dans le haut Rhin sur la demande de Pichegru, par les représentants La Coste et Guyardin ;

» 4° Enfin, une compagnie qui, vers le même temps, s'était spontanément organisée parmi les bateliers de Strasbourg. Voilà donc pour un service unique, dépendant de la même arme et où l'instruction devait être unique :

» Huit compagnies, formant quatre corps différents, où il n'existe aucun esprit militaire, aucun ordre que la volonté arbitraire des commandants de chacun, où les dilapidations et les abus ordinaires sont quadruplés, l'instruction absolument négligée ; où il se fait un trafic honteux des permissions et des congés, où la solde les vivres et l'habillement sont pris au complet, tandis qu'un grand

---

(1) Voir *Histoire de l'Artillerie française* du général Susane.

nombre de pontonniers restent dans leur famille, n'étant qu'inscrits sur les contrôles et rassemblés seulement la veille de la revue.

» Il y a, parmi les sous-officiers de ce corps, beaucoup d'hommes âgés, mariés et domiciliés à Strasbourg, dont on ne peut tirer aucun parti.

» Il est impossible d'obtenir d'eux qu'ils demeurent au quartier, qu'ils surveillent leurs escouades, encore plus impossible de les faire partir pour aller en détachement ; ils tiennent, dans ce cas, les propos les plus décourageants et du plus mauvais exemple pour leurs subalternes.

» Tous sont galeux et ils entretiennent avec soin cette maladie au lieu de la guérir, afin d'avoir un prétexte pour les dispenser de marcher dans l'occasion. Il sera avantageux de se débarrasser de cette classe d'hommes. »

Néanmoins, le commandant Dedon se borna à demander le renvoi du sans-culotte Derbellet qui commandait les compagnies de Strasbourg; quant à Hoffel, qui commandait celles de Mayence, il demanda lui-même à être remis capitaine.

Tous les autres officiers furent maintenus et les huit compagnies épurées furent organisées en un bataillon à l'effectif de 597 hommes, officiers compris, sous le commandement de Dedon, à la date du 12 juin 1795.

La loi d'organisation de l'artillerie du 7 mai 1795 portait expressement que le bataillon de pontonniers était destiné spécialement à la formation et à l'entretien des ponts de bateaux sur le Rhin ; les compagnies ne devaient donc pas suivre les différentes fractions de l'armée, mais agir uniquement sur ce fleuve.

Les cours d'eau d'un autre bassin, même de celui de la Meuse, étaient en dehors de leur sphère d'action.

D'autres bataillons devaient être successivement créés, chacun d'eux affectés à une armée et ayant son champ d'action limité au bassin d'un fleuve.

Le but qui a déterminé la création de ces bataillons a un caractère évidemment trop particulier pour que cette organisation puisse

être critiquée au point de vue du service que sont appelés à faire les pontonniers.

Le dénomination même que l'on donnait aux différents bataillons indique que l'on n'accordait pas à cette époque, à une compagnie de pontonniers, la mobilité qui leur permet presque toujours aujourd'hui d'accompagner, souvent même de devancer, une armée, et de passer à peu près partout où peut passer l'artillerie.

Lors de nos grandes guerres, la pénurie du gouvernement ne permettait pas de mettre à la disposition de chaque armée entrant en campagne un équipage de pont; d'ailleurs, eût-on pu le faire, que les équipages dont on disposait, forts lourds et fort embarrassants, ne pouvaient se mouvoir que sur de bonnes routes peu inclinées et n'auraient pu qu'avec les plus grands efforts franchir des montagnes comme les Alpes par les voies rares et en mauvais état qui existaient alors; chaque armée devait tirer ses ressources, soit des arsenaux, soit des places à proximité, en s'adressant la plupart du temps à l'industrie privée; c'est pourquoi la composition des compagnies ne comportait qu'un petit nombre d'ouvriers appelés tout au plus à faire quelques réparations au matériel mis à leur disposition ou aux ponts déjà établis. Quant à la faiblesse de l'effectif, elle s'explique par cette considération que l'on n'était pas encore habitué à effectuer un passage de rivière avec la rapidité et la précision d'une manœuvre.

La formation des détachements de manœuvre et les fonctions des pontonniers n'étaient pas encore déterminées, elles variaient d'un bataillon à l'autre et même d'une compagnie à une autre et, quand il s'agissait d'opérations difficiles, on réunissait plusieurs compagnies, ou bien on avait recours à des auxiliaires. (On lira plus loin les opérations auxquelles ont pris part et où se sont illustrés ces bataillons de pontonniers.)

### Réorganisation du bataillon.

1796.

Malgré l'épuration opérée par le général Dedon, les choses ne pouvaient pas marcher longtemps avec les officiers des compagnies conservés à l'organisation.

Aussi le général Eblé, qui commandait en chef l'artillerie de l'armée du Rhin et qui avait reçu pleins pouvoirs pour réorganiser le bataillon, écrivait-il au Ministre, le 19 décembre 1796:

« La réorganisation du corps des pontonniers n'ayant pu se faire dans le cours de la campagne, comme vous l'aviez ordonné, le désordre qui avait donné lieu à votre résolution existe encore; l'indiscipline, dans cette troupe commandée par des officiers dont la plupart sont aussi lâches qu'ignorants et dénués de toute espèce de délicatesse, est à son comble, et je ne vois pas d'autre remède à ce mal que de fournir à ce corps quelques officiers capables d'y faire introduire l'esprit militaire dont il n'a aucune notion. »

Le mode d'avancement alors en usage s'opposait à l'admission d'officiers étrangers au bataillon et, pourtant, on ne pouvait songer à laisser les emplois d'officiers à l'élection des grossiers mariniers volontaires qui les composaient.

Ces difficultés arrêtèrent longtemps le général Eblé, qui souleva d'abord une opposition des plus vives, lorsqu'il voulut donner une place de capitaine au futur général Neigre sorti, comme lui, du corps des anciens sous-officiers. Cette nomination fit beaucoup de bruit parmi les bateliers dont on parvint enfin à écarter ceux qui ne savaient pas écrire, ainsi que ceux qui, par leur ineptie et leur mauvaise conduite, ne méritaient pas de commander d'autres hommes (1).

### Création du 2e bataillon.

En même temps qu'on créait le 1er bataillon, un 2e bataillon s'organisait à l'armée de Sambre-et-Meuse sous l'impulsion des

(1) Dépêche du 29 février 1797.

commissaires de la Convention et sur la demande du général Bollemont, commandant en chef l'artillerie de cette armée.

La commission d'organisation approuva, le 2 août, la formation de deux compagnies provisoires de Sambre-et-Meuse; mais il existait déjà sur ce théâtre de guerre une compagnie de 54 bateliers volontaires formée par le capitaine Parisot, le 19 novembre 1794, sur les ordres des représentants du peuple aux armées du Nord et de Sambre-et-Meuse. Elle servait autour de Coblentz avec une autre compagnie formée le 15 mai 1796 et commandée par le capitaine Chapuis.

Ces deux compagnies servirent de noyau à la formation du 2e bataillon qui fut complété à huit compagnies comme le premier, et définitivement constitué par la loi du 9 septembre 1799. Il comprenait, comme le 1er bataillon, 20 officiers et 597 hommes.

Après la fusion des deux armées du Rhin, de Sambre-et-Meuse et la Moselle en une seule armée, qui porta successivement les noms d'armées du Rhin et d'armée du Danube, les compagnies furent mêlées; le 2e bataillon détacha, en 1799, trois compagnies à l'armée d'Italie; les cinq autres compagnies s'illustrèrent dans ces mémorables opérations de l'armée d'Helvétie autour de Zurich.

Le 18 janvier 1800, pendant la campagne d'Helvétie, le général Eblé proposa de réunir, sous un seul chef et sous un seul conseil d'administration, les deux bataillons de pontonniers existants, espérant ainsi atténuer les désordres de l'administration du 1er bataillon et surtout pouvoir assurer le recrutement du corps des officiers. Ses propositions furent approuvées le 29 janvier 1800 et le général Dedon fut nommé chef de brigade des pontonniers (1).

### Création et licenciement du 3e bataillon de pontonniers.

L'armée d'Italie eut ses pontonniers comme celle du Rhin et celle de Sambre-et-Meuse. Le général Debelle y avait formé en 1796

(1) Le procès-verbal de fusion des conseils d'administration des deux bataillons en un seul conseil fut signé à Strasbourg, le 17 avril 1800.

des compagnies provisoires composées de bateliers lombards, et le général Marmont avait organisé, le 27 décembre 1800, trois compagnies auxquelles s'étaient jointes les compagnies venues en Italie lors de la dissolution de l'armée de Sambre-et-Meuse. Elles servirent en 1800 à former un 3e bataillon dont le commandement fut donné au chef de bataillon PONGE.

Ce bataillon provisoire fut supprimé à Milan, le 10 octobre 1801, au moment où la paix régnait avec toutes les nations européennes. Il fut incorporé à Milan dans le 2e bataillon qui venait d'être attaché définitivement à l'armée d'Italie.

Outre ces deux bataillons désormais séparés, ou destinés l'un aux opérations sur le Rhin et l'autre au service des armées au delà des Alpes, le corps des pontonniers comprenait une compagnie d'ouvriers attachée à la garde impériale (1).

(Cette formation est sans doute en relation avec la création d'un train d'artillerie décidée le 3 janvier 1800.)

On sait que les équipages de pont, comme l'artillerie française, étaient traînés par des charretiers de réquisition.

Les pontonniers étaient subordonnés au bon vouloir des entrepreneurs de charrois et des charretiers civils, plus soucieux de conserver leur vie que d'acquérir de la gloire, et de leurs chevaux de labour mal nourris, mal choisis et harnachés d'une façon déplorable. Chevaux et charretiers ne s'avançaient qu'avec une sage prudence et dételaient en approchant du terrain où sifflaient les balles.

Le Premier Consul fit disparaître cette plaie et remplaça ces charretiers par des soldats du train organisés en compagnies de 80 hommes, à la disposition du capitaine commandant l'équipage qui avait toute liberté et toute autorité sur les attelages (2).

---

(1) Cette compagnie avait 4 officiers et 150 sous-officiers et pontonniers.

(2) Pendant les premières guerres de la Révolution, les transports militaires, connus alors sous le nom de *convois auxiliaires*, étaient livrés à des entreprises ; celles des citoyens Lauchère et Cerfbéer furent les plus célèbres. Ces convois militaires dépassaient rarement la frontière ; les transports en pays ennemi se faisaient par voie de réquisition. Un règlement du 27 vendémiaire

Le 13 juillet 1808, l'Empereur ordonna le passage au 1[er] bataillon des 2[e] et 5[e] compagnies du 2[e] bataillon (1).

Le 1[er] bataillon, destiné à suivre la Grande Armée d'Allemagne, fut ainsi porté à dix compagnies dont quatre partirent pour l'Espagne et le Portugal.

Le 2[e] bataillon fut réduit à six compagnies suffisantes pour l'armée d'Italie. L'année suivante (1809) eut lieu la guerre d'Autriche; le 2[e] bataillon, qui s'était déjà transporté à Pavie et à Vérone, fut appelé sur le Danube et eut sa part dans la construction des ponts jetés sur ce fleuve.

Le commandant Chapuis, du 2[e] bataillon, ne manqua pas cette occasion de réclamer les deux compagnies enlevées à son bataillon. Il ne réussit pas à obtenir cette restitution, mais la réclamation de cet officier supérieur conduisit le général Lariboisière, inspecteur général, à soulever l'avis de la nécessité de former les pontonniers en régiment et non en bataillons indépendants; mais l'Empereur ne fut pas de cet avis: il voulut qu'on les laissât à l'artillerie et qu'on se hâtât de créer des équipages mobiles bien pourvus d'outils et en état de permettre le rétablissement des ponts de charpente et des ponts fixes, si souvent détruits par l'ennemi (2).

A la paix de Presbourg, les cinq compagnies disponibles du 2[e] bataillon furent envoyées à Turin où l'établissement d'une seconde école fut décrété le 29 mai 1810 (1).

La réunion de la Hollande à la France porta à onze le nombre des compagnies du 1[er] bataillon par l'adjonction des pontonniers hollandais (11 octobre 1810).

En 1812, le 1[er] bataillon fournit à l'armée de Russie sept compagnies.

---

an VIII chercha à organiser ces services. Le consulat voulut donner une organisation plus stable aux équipages militaires, mais une entreprise, celle du sieur Breidt, en fut encore chargée. Le décret du 28 mars 1807 créa pour la remplacer huit bataillons du train des équipages militaires; l'année suivante, il y en eut dix et de 1808 à 1813 on en compta jusqu'à vingt-trois.

(1) L'opération a été exécutée à Fulda, le 18 novembre 1808.

(2) Lettre du 18 mars 1811.

Le 2[e] bataillon marcha tout entier avec l'armée du vice-roi d'Italie et se trouva, plus tard, bloqué dans la ville de Dantzig.

Le 1[er] bataillon disparut après, totalement dans cette campagne, à la suite du passage de la Bérézina (1).

Le corps des pontonniers qui après nos défaites, ne pouvait plus compter sur la Compagnie hollandaise (2), se trouvait presque anéanti; c'est alors qu'un décret impérial, signé à Mayence le 18 avril 1814, supprima les sept compagnies du 1[er] bataillon qui avaient fait la campagne de Russie et ordonna au général Pernetty de former six autres compagnies avec 100 hommes de cadres attendus à Magdebourg, 216 hommes venus du dépôt de Strasbourg à Mayence, 3C0 appelés de ce même dépôt et 340 marins ou enseignes de vaisseau du 17[e] équipage de flottille.

En même temps le prince Camille Borghèse réorganisait à Turin le 2[e] bataillon et créait trois compagnies nouvelles avec des pontonniers ralliés en route, et les dirigeait immédiatement sur Wurtzbourg.

Malheureusement, toutes les compagnies de l'armée d'Allemagne furent faites prisonnières au passage des fleuves et des rivières et, pour les reformer au mois d'octobre 1813, il fallut faire diriger sur Strasbourg et Metz, où quelques débris s'étaient réfugiés, les matelots et les ouvriers de la flotte appelés de tous les ports militaires.

On parvint ainsi à avoir, au mois de décembre, quatre compagnies à Metz en même temps qu'il s'en créait deux nouvelles à

---

(1) Voir, aux pièces justificatives, les mouvements des troupes indiquant les emplacements des compagnies à toutes les époques.

On voit, sur le tableau des emplacements des compagnies en 1813, que le 1[er] bataillon avait quatre compagnies en Espagne : la 2[e] sur l'Elbe à Saragosse, la 4[e] devant Cadix, la 6[e] à Séville sur le Guadalquivir, la 10[e] sur le Tage, en Portugal.

Les sept autres qui avaient fait la campagne de Russie n'existaient plus.

(2) La Hollande fut perdue par le traité de Paris, le 30 mai 1814.

Turin. C'est avec ces six compagnies, avec les trois compagnies restées en Espagne et une compagnie d'ouvriers pontonniers de la garde impériale organisée en 1814, que l'armée française pourvut au service des ponts pendant la campagne de France.

Pendant toute la période du Consulat et de l'Empire, la fréquence des guerres qui forçait à avoir en campagne la presque totalité des effectifs ne permit pas d'apporter à l'organisation des pontonniers les améliorations que les loisirs de la paix pouvaient seuls mûrir et élaborer.

Il est vrai qu'en raison de l'extension toujours croissante du théâtre de la guerre, grâce surtout à la victoire, on eut presque toujours à sa disposition de nombreux équipages. On ne vit plus tel bataillon attaché à telle rivière en particulier et l'on détacha indifféremment des compagnies des divers bataillons pour opérer sur le Danube et la Vistule, sur le Tage ou le Borysthène, mais on ne songea pas à modifier la constitution intime de la compagnie, pas plus que son effectif, qui ne fut réglé que par les nécessités du moment.

Aussi vit-on en 1805, en Italie, des compagnies à 25, 40 hommes, tandis qu'en 1814 il y en eut dont l'effectif s'éleva jusqu'à 144 hommes.

## Organisation de 1814.

Après la paix de 1814, les hommes échappés aux désastres rejoignirent les dépôts de Strasbourg et de Valence et ne tardèrent pas à être réunis à Strasbourg en un seul bataillon de huit compagnies réorganisé par le général Valée (1).

Après Waterloo, les cinq premières compagnies et la 8e qui avaient fait partie de l'armée du Nord, se retirèrent à Limoges et à Bourges, où elles furent suivies par l'état-major et le dépôt; les 6e et 7e compagnies étaient à La Fère, et les 9e et 10e à Strasbourg.

(1) L'ordonnance date du 12 mai 1814.

Lors de la reprise des hostilités, au mois de mai 1815, le bataillon fut porté à dix compagnies. Les deux dernières furent licenciées à Strasbourg peu de temps après; le reste du corps fut licencié à Limoges, le 9 novembre 1815, par le général Charbonnel.

### Organisation en 1815.

Deux compagnies, les 6e et 7e restées à La Fère, furent conservées jusqu'au 1er janvier 1816, puis transformées par le général Sarrebourse de Pontlevoy, en trois cadres de compagnies comprenant 7 officiers et 62 hommes qui furent dirigés sur Strasbourg et y devinrent le noyau autour duquel se forma le nouveau bataillon de pontonniers réduit à six compagnies (ordonnance du 31 août 1815) et organisé d'après le système suivi depuis la création des pontonniers.

Dès lors on put songer à mettre à profit l'expérience acquise par la longue série des guerres du premier Empire pour chercher à créer le personnel le plus capable de satisfaire à toutes les exigences du service, soit de la paix soit de la guerre, en même temps que l'on préparait un règlement sur les manœuvres et que l'on s'occupait de créer un équipage plus léger et plus mobile.

Une commission fut nommée en 1819 pour étudier la composition du personnel des compagnies et la répartition des bateliers et des ouvriers qui avait été jusque-là abandonnée aux hasards du recrutement. Elle fut d'avis de porter l'effectif sur le pied de guerre à 120 hommes afin que l'on pût toujours compter sur 100 hommes disponibles pour la construction d'un pont de moyenne longueur. Elle proposa aussi d'introduire dans les compagnies 5/8 de bateliers et 3/8 d'ouvriers.

Il est inutile de rien ajouter à ces considérations sur la nécessité d'introduire dans les compagnies une proportion convenable d'ouvriers. Les descriptions des travaux nécessités pour le passage des rivières le prouve surabondamment.

[redacted]



### Organisation en 1825.

En 1825, après la guerre d'Espagne, on s'aperçut de l'importance que pouvait acquérir le bataillon de pontonniers. L'ordonnance du 27 février réorganisa le bataillon qui fut composé de douze compagnies à l'effectif de 995 hommes en temps de paix, et un état-major à peu près sur les bases posées par la commission, c'est-à-dire à la proportion de 3/5 de bateliers et de 2/5 d'ouvriers. Mais cette organisation, dont les diverses parties ne devaient s'effectuer que successivement selon les prévisions du budget, ne fut pas mise à exécution et ne s'acheva réellement que par l'ordonnance du 3 août 1829. Un corps spécial, désigné par le nom de train du parc d'artillerie, fut aussi créé. il était chargé de fournir des attelages aux équipages de pont.

### Organisation en 1829.

Cette ordonnance de 1829, qui réalisa pour l'artillerie un immense progrès, conservait pour le corps des pontonniers à peu près les bases de l'ordonnance du 29 février 1825, en le laissant dans l'état stationnaire et dans les limites du premier temps de la Restauration, c'est-à-dire à douze compagnies et, en temps de paix seulement, d'un cadre de dépôt.

Le 18 septembre, fut signée une ordonnance de réorganisation de l'artillerie qui conserva les pontonniers tels qu'ils se trouvaient, et l'espèce d'indifférence qu'on leur témoignait fut à ce moment mise à profit par le génie qui leur enleva successivement une partie de leurs fonctions (1). Des raisons politiques le firent, en 1834 et 1850, rester quelque temps à Auxonne.

---

(1) Voir la rivalité qui a existé entre l'artillerie et le génie, pendant les guerres de l'Empire, relative au service des ponts, sur l'ouvrage manuscrit du général de Salles, 2e partie (1817).

### Organisation en 1840.

Enfin, deux ordonnances royales des 19 novembre et 8 septembre 1840 portèrent le nombre des compagnies à 12, les organisèrent en régiment avec la dénomination 15ᵉ d'*artillerie-pontonniers*, prenant rang dans la série après le 14ᵉ régiment d'artillerie alors existant. Elles eurent le tort de ne monter les officiers que sur le pied de guerre, ce qui devait avoir pour effet de leur faire perdre l'habitude du cheval et d'éloigner du corps les officiers des autres régiments.

### Organisation en 1854.

On ne donna satisfaction à ce besoin que dans l'organisation du 14 février 1854, qui donna au régiment de pontonniers la dénomination de 6ᵉ *régiment d'artillerie-pontonniers*, à la suite du 5ᵉ régiment d'artillerie à pied, et le composa d'un état-major, d'un peloton hors rang, de douze compagnies de canonniers-pontonniers, de quatre compagnies de canonniers-conducteurs et d'un cadre de dépôt monté, avec un effectif en temps de paix de 1,697 hommes et 350 chevaux.

Sur la réclamation du chef de corps, le rapport du nombre des bateliers aux ouvriers fut porté à 5/8 au lieu de 3/5 admis jusque-là. L'organisation de 1854 dura six ans. Elle fut remaniée le 20 février 1860, à la suite de la guerre d'Italie.

### Organisation en 1860.

Un nouveau décret supprima, en 1860, les compagnies de canonniers-conducteurs et le cadre de dépôt; il modifia légèrement la composition de l'état-major et du peloton hors rang et réduisit l'effectif à 1,385 hommes et 111 chevaux.

Le même décret créa une compagnie d'ouvriers pontonniers destinée à faire partie de la division à pied de la garde impériale. Elle fut supprimée le 15 novembre 1865.

Un décret du 31 mars 1866 apporta diverses modifications dans l'organisation du personnel du régiment. Le capitaine instructeur

fut supprimé, on ajouta un adjudant par compagnie sur le pied de guerre et quatre adjudants pour les douze compagnies sur le pied de paix. Le nombre des pontonniers sur le pied de guerre fut augmenté et l'effectif de la compagnie porté de 132 à 151 ; néanmoins, en 1870, ces compagnies partirent avec ce premier effectif de 132 hommes.

### Organisation en 1867.

Au commencement de l'année 1867, l'affaire du Luxembourg donna lieu à une réorganisation ; un décret du 13 mai donna au régiment le n° 16 à la suite des quinze régiments mixtes d'artillerie et l'augmenta de deux compagnies. L'effectif de paix, officiers compris, se trouva être de 1,589 hommes et 117 chevaux.

### Organisation en 1872.

A la suite de la guerre de 1870, le régiment fut organisé à Lyon. Il conserva son titre de *régiment d'artillerie-pontonniers,* mais sans numéro d'ordre, avec la même composition.

La ville de Lyon n'avait pas été choisie au hasard pour cette opération, car c'était la seule ville de France qui servait de cantonnement à plusieurs compagnies du régiment ; c'était une des deux garnisons affectées aux pontonniers de 1841 à 1847 ; en effet, le régiment, partagé en deux parties égales, occupait simultanément Strasbourg et Lyon.

La division de l'armée en corps régionaux fut la cause déterminative de la création d'un 2e régiment de pontonniers qui fut formé à Angers (loi 13 mars 1875).

L'ancien régiment prit le n° 1, l'autre prit le n° 2, tous deux à quatorze compagnies.

Chaque corps d'armée devant être pourvu d'un équipage de pont, l'organisation complète comprend :

Dix-neuf équipages de pont de corps d'armée ;

Quatre équipages de pont d'armée ;

Quatre équipages de pont de place affectés au service des places de Besançon, Toul, Versailles et Lyon.

Chaque équipage de pont est traîné par la section de parc n° 5 du régiment de corps, dans chaque brigade d'artillerie. Il n'est néanmoins pas prévu d'attelages pour les équipages de pont de place qui doivent être transportés par des chevaux de réquisition (1).

---

(1) Voir sur l'historique du régiment la composition des unités.

[redacted]

# HISTORIQUE

PASSAGES DE RIVIÈRES. — FAITS MÉMORABLES EXÉCUTÉS PAR LES 1er ET 2e BATAILLONS, DEPUIS 1795 JUSQU'A 1888

Après avoir passé en revue la formation du corps des pontonniers, dont l'expérience à sanctionné l'utilité, puis ses différentes organisations, la description des passages mémorables de rivières, les travaux qu'ils ont eu à exécuter dans les circonstances si variables de la guerre, vont permettre d'apprécier les services rendus par les pontonniers et les beaux faits qui illustrent ce corps.

Les opérations exécutées par les bateliers du Rhin qui, en 1793 et 1794 avec Hoche, firent preuve de bravoure et d'habileté sur le Rhin, ne peuvent être relatées à cause du manque complet de renseignements.

Ce n'est qu'en 1795, après la conquête de la Hollande, quand la Prusse se fut retirée de la coalition, qu'on peut suivre les opérations effectuées par les bataillons de pontonniers, lesquels assistèrent à toutes les guerres si nombreuses à cette époque, faisant partie de toutes les expéditions lointaines, parcourant l'univers entier en laissant derrière eux une réputation de bravoure et d'abnégation.

## CAMPAGNE DE L'AN III

1795 (1).

Dans les premières années du mois de septembre 1795, les armées françaises et autrichiennes se trouvaient sur les rives du

(1) Pour les campagnes de 1795-96-97, consulter l'ouvrage de Drieu (*Guide du Pontonnier*, 1820), et le *Précis historique de la campagne de l'armée de Rhin-et-Moselle* du général Dedon.

Rhin depuis Bâle jusqu'à Dusseldorf. Il fut décidé que l'armée de Sambre-et-Meuse franchirait le fleuve.

### Passage du Rhin par Jourdan.

29 fructidor an III.

Le 1er bataillon était sans matériel.

En attendant des équipages de pont qu'on faisait venir de Hollande, on prépara deux attaques pour forcer le passage du fleuve l'une devant Urdingen, l'autre devant Neuwied (1).

Le capitaine d'artillerie Tirlet (2) fut chargé de rassembler les bateaux dont on avait besoin pour la démonstration devant Neuwied.

Vingt officiers, qu'on désigna dans différents corps, vinrent le seconder dans ses travaux et bientôt des compagnies (qui formèrent plus tard le noyau du 2e bataillon) furent organisées pour le service des ponts.

Les bateaux, les bois, les cordages trouvés par eux sur les bords de la Moselle jusqu'à Trèves, furent réunis au dépôt établi à Wissingen (3).

Les forêts voisines fournirent des sapins qu'on débita en poutrelles et madriers.

Malgré toutes les précautions prises, les préparatifs n'avaient pas échappé aux Autrichiens; aussi n'était-il pas prudent de descendre par le Rhin l'équipage de pont organisé à Wissingen; il aurait eu à essuyer le feu du fort d'Ehrenbreitstein et des batteries dont l'ennemi avait garni les hauteurs de la rive droite.

---

(1) Attaque de simple démonstration pour forcer l'ennemi à disséminer ses moyens de défense.

(2) Le capitaine d'artillerie Tirlet (depuis général de division et dont la spécialité se dévoila durant le cours de cette campagne) avait été chargé préalablement de l'établissement du pont sur la Meuse en 1794, et avait fait les rassemblements de matériel pour établir des ponts sur le Rhin, quand la gauche de l'armée occupait la Hollande.

(3) A deux lieues de Coblentz.

[redacted]



On le transporta d'abord à Kœtig (1). Des bateaux de 15 à 18 mètres furent conduits sur des haquets.

Le capitaine Tirlet mit tant de zèle et d'activité à créer les moyens de passage qu'en moins d'un mois tout était préparé.

Une île, en face de Neuwied, offrait un emplacement commode pour y cacher des bateaux et les préparatifs du passage. On résolut de s'en emparer et, dans la nuit du 1er septembre 1795, les pontonniers y débarquèrent 1,200 grenadiers qui s'en emparèrent et s'y maintinrent.

Pour établir une communication facile et permanente, le capitaine Tirlet fit construire, en amont, deux ponts volants. Le transport par eau présentait de grandes difficultés. Pour donner le change à l'ennemi, on forma un pont volant sur lequel on plaça des mannequins dans des attitudes propres à faire croire que c'étaient des bateliers.

Les pontonniers, bons nageurs, l'amenèrent dans le Rhin. Il déboucha à la pointe du jour, voguant sous le feu du fort d'Ehrenbreitstein et de toutes les batteries de la rive droite.

Dès que les pontonniers eurent mis le faux pont volant dans le thalweg, ils regagnèrent la rive à la nage.

Le pont, abandonné au courant, alla malheureusement s'échouer sur la rive droite, éventant le stratagème de l'équipage fictif.

La nuit suivante, on descendit les ponts ; ils portaient chacun 4 bateliers du pays, 8 pontonniers et 12 grenadiers.

La ruse de guerre employée la veille n'en n'imposa point à l'ennemi qui, au hasard de tirer encore sur des mannequins, fit un feu terrible d'artillerie sur les ponts volants.

Dès le commencement du trajet, un bateau reçut deux boulets dans le flanc, une potence fut fracassée et plusieurs hommes tués ou blessés.

Les bateliers bourgeois, intimidés, se sauvèrent à la nage. Les pontonniers continuèrent à diriger leurs ponts avec sang-froid. Les grenadiers répondaient au feu de l'ennemi. Pour éviter que les ponts

(1) Village situé à une lieue de Weissenthurn.

volants ne s'éloignassent de la rive gauche, des détachements de pontonniers les maintenaient avec des lignes ; plusieurs fois elles furent coupées par les boulets, ce qui mit un pont volant, dont les gouvernails étaient brisés, en danger d'être pris par l'ennemi. Un pontonnier, dont le nom mérite d'être cité, MOURGUE, se ceignit le corps avec les bouts d'une ligne se jeta à la nage et, malgré la grande rapidité du fleuve, arriva au pont volant pour amarrer de nouveau le cordage. Deux fois encore il répéta ce trait de bravoure pour lequel il mérita un don patriotique de 2,500 francs qui avait été offert par un négociant de Bordeaux pour le soldat de Sambre-et-Meuse qui aurait fait la plus belle action.

MOURGUE l'emporta sur le grand nombre des braves qui pouvaient lui disputer cette récompense. Il la reçut des mains du général en chef, en présence de l'armée assemblée.

Le général le fit placer à sa droite lorsque l'armée défila. Il eut le même honneur dans le repas donné à cette occasion.

On se préoccupa alors de l'exécution réelle du passage à Urdingen et à Dusseldorff. Pour effectuer cette opération, le capitaine TIRLET fit transporter 47 bateaux sur l'Erft d'où ils pouvaient déboucher dans le Rhin ; puis il en fit cacher derrière l'île d'Urginden 34 autres qui avaient été ramenés de la Meuse.

L'équipage de pont venu de la Hollande était à Essemberg, prêt à être remonté à Urdingen aussitôt que l'on aurait chassé l'ennemi de la rive droite du Rhin.

Les Prussiens cédèrent, par location, 30 bateaux pouvant transporter 3,000 hommes.

Ces bateaux descendirent de la Rhur dans le Rhin.

Tels étaient les moyens de passage que les pontonniers avaient à leur disposition pour l'attaque de Dusseldorff : 47 bateaux destinés à porter 900 hommes.

**Passage à Dusseldorf (1).**

Dans la nuit du 4 au 5 septembre 1795, la flottille de 47 bateaux déboucha de l'Erft dans le Rhin, dirigée par les pontonniers.

(1) Voir *Guide du Pontonnier*, de Drieu (1820).

[redacted]



Le plus grand silence était observé, mais un magnifique clair de lune permit à l'ennemi de voir les mouvements de nos troupes.

A peine les bateaux eurent-ils quitté la rive que celui-ci dirigea sur la flottille le feu de ses batteries.

Plusieurs bateaux furent engloutis ou emportés par le courant; néanmoins, quelques-uns parvinrent à toucher la rive opposée, occupée par les Autrichiens. Les grenadiers débarquèrent et refoulèrent l'ennemi pendant que les bateaux passaient sur la rive gauche, amenant de nouveaux renforts.

A 3 heures du matin, grâce à l'activité des pontonniers, 13,000 hommes d'infanterie et 3 pièces d'artillerie avaient passé le fleuve et se portaient à l'attaque de Dusseldorf, qui fut alors enlevé.

**Passage à Urdingen (1)**

L'attaque simultanée d'Urdingen échoua au début; 900 hommes s'étaient embarqués derrière l'île, mais, lorsque les bateaux atteignirent le milieu du fleuve, ils s'engravèrent et l'on ne put réussir qu'avec d'extrêmes difficultés à les ramener au point de départ.

Le passage réussit néanmoins le lendemain, grâce au succès de l'attaque de Dusseldorf qui avait forcé les Autrichiens à la retraite.

Le pont fut construit devant cette ville le 7 septembre au matin et servit au passage de l'artillerie, de la cavalerie et des équipages de l'armée.

Quelques jours après, trois nouveaux ponts furent construits sur le Rhin par les mêmes pontonniers au dessus de Dusseldorf (vis-à-vis Hamm), à Cologne et à Neuwied.

L'ennemi s'étant éloigné de Neuwied, le capitaine Tirlet fut chargé de jeter rapidement un pont de bateaux sur lequel passa l'aile droite de l'armée.

Il établit ensuite sur la Moselle plusieurs chantiers dans lesquels on construisit des bateaux d'artillerie. L'ennemi, resté mal-

(1) Voir *Guide du Pontonnier*, de Drieu (1820).

tre du fort d'Ehrenbreitstein, lançait contre le pont de Neuwied des bateaux, des arbres et des machines infernales.

Il fallut de la part des pontonniers une surveillance active et incessante pour empêcher le pont d'être détruit.

Les bateaux construits dans les chantiers servirent à établir un second pont à environ 800 mètres en amont du premier. Celui-ci facilita la retraite de l'aile droite de l'armée lorsque Jourdan, exposé au delà du Rhin à tous les efforts de l'ennemi, repassa le Rhin qu'il avait franchi avec tant d'audace et d'élan.

Une imprudence causa la destruction de ces ponts. Le général Kléber avait ordonné au général Marceau de faire brûler tous les bateaux qui se trouvaient sur la Sieg, au moment où il jugerait que le gros de l'armée aurait passé sur les ponts de Neuwied.

Cet ordre fut exécuté avec trop de précipitation par le capitaine du génie Soutrait : les bateaux enflammés arrivèrent sur le premier pont, l'entraînant sur le second et, tous les deux, en partie brûlés et submergés, furent emportés jusqu'à deux ou trois lieues de Neuwied.

L'armée se trouva alors pressée entre un fleuve étincelant de flammes et les Autrichiens qui la foudroyaient.

« Le général Kléber fit appeler le chef des pontonniers (capitaine TIRLET) et lui demanda combien il lui fallait de temps, dans les conditions présentes, pour jeter un pont.

— Vingt-quatre heures sont nécessaires, assura le capitaine.

— Je vous en donne trente, répondit le général, et vous m'en répondez sur votre tête.

Un pont volant fut tout de suite établi, les débris des ponts remontés, et en moins de trente heures un nouveau pont permit à l'armée d'achever sa retraite.

[redacted]



## CAMPAGNE DE 1796

### (ALLEMAGNE)

L'année suivante, l'armée de Sambre-et-Meuse avec le général Jourdan, et celle du Rhin-et-Moselle avec le général Moreau, devaient marcher sur Vienne, par la vallée du Danube, en opérant leur jonction.

Le général Moreau devait forcer le passage du Rhin en face de Kehl.

Les préparatifs se firent dans le plus grand silence; 2,800 hommes furent réunis le 23 juin, près de Strasbourg.

### Passage du Rhin à Kehl, par Moreau.

24 juin 1796.

Ce passage offre un exemple des dispositions à prendre pour faire réussir cette hasardeuse tentative, car, parmi les nombreuses opérations qui s'effectuent à la guerre et que l'art militaire cherche à soumettre à des règles fixes, il en est une qui, en raison de ses conditions exceptionnelles, mérite peut-être plus particulièrement que les autres de fixer l'attention : c'est l'exécution d'un passage de rivière entrepris de vive force.

L'artillerie, qui dispose en campagne de nombreux approvisionnements et de ressources de toute espèce en matériel, en chevaux et en hommes, a été chargée, de préférence à toute autre arme, de l'établissement des ponts militaires.

La protection puissante qu'elle peut prêter à cette opération par ses feux d'artillerie lorsque l'ennemi cherche à s'y opposer, donne à son concours un ensemble d'actions dont l'importance augmente encore les difficultés et les périls de l'entreprise.

Les cours d'eau, en s'opposant à la marche des armées, sont, en effet, des obstacles naturels que l'ennemi ne peut manquer d'utiliser à l'avantage de sa défense.

Toute tentative de passage faite dans le voisinage de ses troupes est une attaque qu'on dirige contre sa position défensive dont

l'issue avantageuse ou fatale peut avoir une influence décisive sur la suite des opérations de la campagne.

Il importe donc d'en préciser les moyens d'exécution, de chercher à en assurer le succès par toutes les mesures que la prévoyance peut conseiller, c'est-à-dire en les appuyant de considérations réfléchies et raisonnées, afin de ne laisser au hasard que le seul côté des éventualités qui lui sont propres et qu'il est impossible de prévoir et d'éviter.

Pour mettre à exécution ce que se proposait le général Moreau pour détourner l'attention des Autrichiens et les empêcher de connaître le vrai point où l'on avait résolu de traverser le fleuve, on arrêta que l'on tenterait de fausses attaques au dessus et au dessous de Strasbourg, l'une vis-à-vis de Meissenheim, l'autre en avant de Gambsheim, et que l'on en ferait d'intermédiaires en face de Gœdschir et au dessus de Kaprechtsau.

L'endroit choisi par le commandant Dedon, qui commandait le 1er bataillon de pontonniers vis-à-vis de Kehl, un peu au dessus de l'île des Epis, présentait de grands avantages parce qu'on y pouvait conduire par eau tout le matériel sans être vu de l'ennemi.

Les bateaux d'artillerie étaient à cette époque très propres pour la construction des ponts, mais d'une forme qui les rendait très incommodes pour l'embarquement et le débarquement des hommes. Leur coupe trop courte et trop cintrée les rendait en outre peu propres à la navigation; aussi le commandant Dedon commença-t-il, comme préparatifs, par réquisitionner tous les bateaux de commerce de Strasbourg, en persuadant qu'ils allaient être employés pour le service des vivres et fourrages de l'armée. Il fit réunir, sans bruit, sur le canal de navigation, un équipage complet de 60 bateaux d'artillerie (1).

Le projet de passage comprenait donc cinq opérations bien distinctes qui devaient cependant s'effectuer simultanément:

---

(1) Après l'opération du passage, on devait établir un pont volant pour servir de communication aux troupes de la rive gauche.

[redacted]



1° L'attaque principale sur Kehl : 99 bateaux, plus 5 bateaux pour le pont volant ;

2° L'attaque secondaire de Gambsheim : 31 bateaux, plus 2 bateaux pour le pont volant.

3° Pour la fausse attaque de Missenhein, 11 bateaux ;

4° Pour la fausse attaque entre Kehl et Missenhein, 4 bateaux ; enfin, pour la fausse attaque entre Kehl et Gambsheim, 4 bateaux.

L'ensemble des opérations comprenait donc 159 embarcations et 718 pontonniers.

Le passage fut résolu le 23 juin 1796.

Dans la soirée, toutes les embarcations se mirent en marche en suivant le canal de navigation. A 9 heures, elles étaient hors de la ville ; quatre pièces de canons démontés furent embarquées dans quatre bateaux différents.

Il était près de minuit lorsque l'embarquement des hommes commença.

La lune éclairait les préparatifs et menaçait de les dévoiler à l'ennemi. Pendant l'embarquement, on entendait le canon des fausses attaques.

A 1 h. 1/2, on donna le signal du départ ; les troupes débarquées emportèrent, baïonnette au canon, les postes de l'ennemi.

Les bateaux revinrent chercher des troupes de renfort. Le pont volant fut établi vers 6 heures du matin.

Tout le reste de la matinée fut employé à passer de l'infanterie par le pont volant et par les bateaux de transport qui faisaient continuellement la navette, mais dont le service était néanmoins ralenti par la force de la dérive occasionnée par la grande rapidité du fleuve.

A 6 heures du soir, lorsqu'on eut occupé Kehl, on commença le pont de 47 bateaux qui se trouva terminé le lendemain matin.

L'artillerie, la cavalerie et le reste des troupes passèrent alors sur la rive droite où l'armée assura ses positions.

Ce furent les capitaines Adam, Braun et Zabern, du 1er bataillon, qui furent chargés de ces différents travaux de débarquement.

Le général Dedon disait que, si l'armée de Sambre-et-Meuse

s'était immortalisée par le passage du même fleuve à Dusseldorf, celui-ci ne lui cédait en rien, tant par la difficulté de l'entreprise que par l'intelligence et le courage qui en ont assuré le succès.

Il fallait le grand génie du général Dedon pour ne pas renoncer à cette entreprise rendue presque impossible par la disette des chevaux de transport, qui ne permettait pas d'en affecter un seul aux équipages de pont.

### Passage du Rhin par le général Jourdan.

2 juillet 1796.

Dès que le général Moreau eut décidé les Autrichiens à la retraite, le général Jourdan voulut passer le fleuve à Neuwied pour déboucher dans la vallée du Mein.

L'ennemi avait rompu tous les ponts à Neuwied sur le Rhin.

Le général Jourdan avait ordonné de rassembler à Saint-Sébastien les bateaux nécessaires pour passer à la fois 800 hommes.

Le commandant Tirlet, qui commandait le 2e bataillon, ne put trouver des bateaux que pour l'embarquement de la moitié de ce nombre.

A l'aide de ces bateaux, neuf compagnies de grenadiers furent jetées sur la rive à l'aide des pontonniers, malgré le feu bien nourri de l'artillerie ennemie.

Cette troupe éloigna l'ennemi de la rive droite pendant que de nouveaux débarquements renforçaient les premières troupes (1).

Pendant le passage de vive force, le commandant Tirlet s'occupait de la construction d'un pont sur le bras du Rhin compris entre le bras de Neuwied et la rive droite.

Malgré toute l'activité ordinaire de cet officier supérieur, le pont ne put être terminé qu'à 2 heures du matin. Il donna de suite passage aux troupes de toutes les armes.

Le général Jourdan partit alors de ses lignes de Dusseldorf,

---

(1) Deux pièces d'artillerie furent passées dès le deuxième débarquement

[redacted]



enleva successivement Mayence et Francfort et franchit le Jura franconien.

Le général Moreau, débouchant par le pont de Kehl, força les Autrichiens de passer sur la rive droite du Danube. Il eût écrasé l'archiduc Charles, si le général Jourdan avait opéré sa jonction avec son armée.

Le général Jourdan fut battu et condamné à une pénible retraite qui ne s'arrêta qu'à Dusseldorf. Le général Moreau rétrograda à son tour et repassa le Rhin sur les ponts de Brisach et d'Huningue.

Pour contenir les Français le long du Rhin et les empêcher de le franchir, l'archiduc Charles assiégea alors le fort de Kehl et la tête du pont d'Huningue.

### Siège de Kehl.

**6 Messidor an IV (1796-1797).**

Le siège fut supporté par le commandant Dedon chargé de la direction des équipages de ponts, ayant sous ses ordres les capitaines du 1er bataillon Braun, Adam et Zabern.

Le général Eblé dirigeait l'artillerie.

Le fort de Kehl, assiégé par les Autrichiens, était destiné à couvrir le pont qui mène à Strasbourg.

Une inondation ayant emporté le pont de pilotis établi à la gorge de la lunette Kintzig, les pontonniers le remplacèrent par un pont de bateaux.

Comme l'ennemi avait une batterie qui découvrait ce pont et que les obus y pleuvaient, tous les bateaux furent coulés à fond dès les premiers jours du siège. Ils en substituèrent un autre formé avec des pontons de cuivre et qui ne put également se maintenir ; ils réussirent néanmoins à entretenir une communication, au moyen d'une espèce de pont volant composé de trois bateaux accouplés. La tête de pont d'Erlen-Rhin couvrait un pont de bateaux que les pontonniers avaient construit sur ce bras du Rhin et par où on allait au pont volant.

Ils avaient construit aussi une estacade destinée à arrêter les radeaux, brûlots et corps flottants que l'ennemi avait fait cons-

truire à Offembourg pour détruire nos ponts. Enfin, ils rétablirent l'ancien pont de pilotis dont les parties, ou les anciennes palées, subsistaient. Ils avaient suppléé aux pilotis dans trois lacunes où ils étaient brûlés, par de grands bateaux du commerce portant des chevalets à vis.

Du moment où l'ennemi commença à faire jouer ses batteries, presque tous ces bateaux furent endommagés; le pont fut bientôt entièrement rompu.

Il était tellement dans la direction du feu de l'ennemi, qu'on n'a jamais pu le maintenir trois jours de suite, ni en faire aucun usage; il était même dangereux pour le pont de bateaux construit en aval et qu'il menaçait d'entraîner par ses débris.

Le 19 nivôse (janvier 1797), le pont n'était plus réparable. Le 16 frimaire, l'assiégeant fit jouer à la fois toutes ses batteries; il amena, derrière une digue, en face de l'île touffue, beaucoup d'artillerie de campagne. Cette île n'était défendue que par 300 hommes que les pontonniers étaient chargés de secourir au moyen d'un bateau qui servait de communication, tandis que l'ennemi y arrivait par un gué presque à sec; celui-ci réussit à s'en emparer. Dès lors, son principal objet fut d'occuper l'île Erlen-Rhin, afin d'être en mesure de battre efficacement le pont de bateaux. Depuis, et constamment, il marcha vers ce but.

Ce fut vers le 20 frimaire que l'ennemi lança, au point du jour, deux brûlots destinés à incendier le pont de bateaux, nacelles remplies de poudre et de bombes chargées, munies d'un mât, dont le choc contre le pont devait provoquer l'explosion. Il lanca aussi des flottes de bois de différentes formes; mais, quoique ces corps flottants fussent énormes, l'estacade, ou plutôt l'exacte surveillance des pontonniers, déjouèrent toutes ces tentatives.

De fortes gelées qui survinrent, à la suite desquelles le fleuve charriait des glaçons, causèrent aussi beaucoup d'inquiétude; mais, grâce aux précautions prises, il n'y eut pas d'accidents graves à déplorer.

Le 19 nivôse, l'ennemi parvint à achever deux batteries destinées à détruire les ponts.

[redacted]



Deux bateaux furent coulés bas dans la soirée, plusieurs furent endommagés. Les pontonniers réparèrent les accidents pendant la nuit.

Au point du jour, l'ennemi recommença sur le même pont un feu si vif et si bien dirigé qu'avant 9 heures, cinq bateaux consécutifs étaient coulés bas et presque tous les autres endommagés. Il devint impossible de les réparer. L'on dut dès lors regarder cette communication comme nulle et impraticable.

On voulut faire établir un pont volant au dessous du pont de bateaux, mais cette nouvelle communication eût été insuffisante.

D'ailleurs, le fort de Kehl n'était plus en état de soutenir une attaque de vive force un peu vigoureuse. On se décida à l'évacuer à 10 heures du matin.

Pendant que les pontonniers travaillaient à l'établissement d'un pont volant inférieur, on signait la convention par laquelle les troupes ennemies devaient entrer dans le fort de Kehl le 21 nivôse, à 4 heures du soir (janvier 1797). On travailla sur le champ à rétablir le pont qui fut praticable à 2 heures.

A 4 heures, l'ennemi prit possession de Kehl, mais il ne restait absolument rien que de la terre et des ruines.

Ainsi finit, après cinquante jours de tranchée ouverte et cent quinze jours d'investissement, un des sièges les plus mémorables et les plus célèbres parmi ceux qu'offre l'histoire de cette époque.

**Siège de la tête du pont d'Huningue.**

**Janvier-février 1797.**

Le siège de la tête, du pont d'Huningue fut supporté par les capitaines Riebel, Adam et Zabern, I du 1er bataillon de pontonniers.

Cette tête de pont était construite, sur le Rhin, dans une île située vis-à-vis de la place.

Le pont d'Huningue était sur bateaux ; le feu de l'ennemi fut dirigé principalement sur ce front dont plusieurs bateaux furent bientôt submergés.

Les pontonniers y remédièrent promptement. Le 8 frimaire

suivant, l'assiégeant fit jouer toutes ses batteries sur les ouvrages et sur le pont. Le feu commença vers midi et à 3 heures le pont fut rompu ; tous les cordages s'étant déchirés, il fut entièrement entraîné par le courant, 14 bateaux successifs furent submergés. Le feu de l'ennemi ne permit plus de rétablir ni pont, ni pont volant ; on y suppléa au moyen de quelques bateaux de transport qui, gouvernés par les pontonniers, traversèrent le Rhin à la rame.

C'était le seul moyen qui fût encore praticable pour relever les troupes et les pourvoir de vivres et de munitions.

Les Autrichiens ne négligeaient rien pour nous priver de cette faible ressource ; ils inquiétaient singulièrement cette communication par le feu de leurs batteries. Chaque bateau qui traversait était toujours salué du feu de toutes leurs pièces.

Le 13 pluviôse an V (février 1797), la place capitula à des conditions très honorables pour la garnison. L'ennemi laissa la faculté de tout enlever jusqu'au 17 pluviôse à midi. Les pontonniers profitèrent très habilement de ce délai, car, quoiqu'ils n'eussent que quelques bateaux pour toute communication, ils ne laissèrent dans l'ouvrage à corne d'Huningue, comme à Kehl, que des terres amoncelées et, après nombre de jours de fatigues et de travaux que les rigueurs de la saison rendaient plus intolérables encore, après avoir perdu des milliers d'hommes, l'armée autrichienne ne s'établit que sur des ruines.

---

## CAMPAGNE DE 1797

En 1797, ni la Russie ni la Prusse n'intervinrent dans la lutte. L'Angleterre et l'Autriche restèrent seules en ligne. L'Autriche, malgré l'occupation de Kehl et d'Huningue, sentait qu'elle était perdue en s'opiniâtrant contre ces têtes de ponts et en ne portant pas toutes ses forces en Italie. Les victoires de Napoléon l'obligèrent à dégarnir le Rhin.

Les généraux Hoche et Moreau franchirent alors ce fleuve,

l'un à Neuwied, l'autre à Kehl, après avoir sollicité vainement du Directoire les fonds nécessaires à l'achat d'un équipage de pont dont les événements précédents avaient si bien montré l'utilité.

### Passage du Rhin à Diersheim par le général Moreau.

20 avril 1797.

Le passage du Rhin à Kehl, le plus facile à exécuter dans d'autres circonstances, était devenu impossible par suite de la baisse des eaux et parce que l'ennemi y avait multiplié les obstacles.

L'ordre du Directoire était cependant trop catégorique pour que le général Moreau eût le loisir de choisir un point plus favorable. Il fut décidé, avec le commandant Dedon, que le passage aurait lieu en avant de Kilstadt.

L'opération devait être secondée par de fausses attaques et par l'artillerie, depuis Brisach jusqu'au fort de Vauban.

Le chef de bataillon Dedon, du 1er bataillon, avait à sa disposition un train de pontons commandé par les capitaines Adam et Braun, mais il était insuffisant.

Tous les autres équipages avaient été détruits dans la campagne précédente, particulièrement pendant le siège de Kehl.

La veille du jour du passage, on s'empara de tous les bateaux de la rivière d'Ill et on les rassembla à Strasbourg. Dans la nuit du 19 au 20 avril, la flottille manœuvrée par des pontonniers se mit en marche.

Elle était composée de :

70 bateaux pouvant porter chacun 60 à 70 hommes ;

1 grand bateau plat pour passer de l'artillerie et des munitions ;

12 grands bateaux à Strasbourg ;

3 bateaux et 4 nacelles pour un pont volant, et enfin de 50 bateaux d'artillerie pour un pont.

Un certain nombre de pontonniers devaient déposer les troupes d'avant-garde sur la rive droite pour revenir à la rive opposée en chercher de nouvelles, pendant que d'autres devaient d'abord travailler à l'établissement d'un pont volant à la hauteur

de Gansbsheim, puis ensuite, à la construction d'un pont de bateaux.

Malheureusement, la grande baisse des eaux et le mauvais temps qui survint retardèrent beaucoup la navigation ; à 5 heures du matin, il n'y avait encore que 25 bateaux devant Kiestadt. On ne pouvait plus espérer surprendre l'ennemi, car, depuis 2 heures du matin, le canon des fausses attaques avait dû leur donner l'éveil.

La flottille, dans le grand bras du Rhin, se trouva bientôt exposée au feu très vif des batteries autrichiennes.

Les pontonniers, malgré tout leur sang-froid et leur habileté, ne pouvaient suivre la direction qui leur était indiquée sans courir le risque de faire couler bas les embarcations ou de faire tuer les soldats qui s'y trouvaient ; ils parvinrent cependant à aborder vis-à-vis Diersheim ; les troupes débarquèrent et remontèrent sans peine sur la rive droite.

Les embarcations revinrent sur la rive gauche embarquer des troupes de renfort.

Le pont volant, auquel les pontonniers avaient travaillé avec une extrême activité, se trouva prêt à 3 heures ; il servit dans le grand Rhin à passer de l'artillerie et de la cavalerie.

Il servait seul de communication, mais il était fortement endommagé par le feu de l'ennemi. Néanmoins, nos vaillantes troupes se maintinrent, quoiqu'elles lutassent contre toute l'armée autrichienne.

A 5 heures du soir, le général Moreau donna l'ordre de construire immédiatement le pont de bateaux en aval du pont volant.

Celui-ci fut terminé à 11 heures du soir, malgré tous les obstacles que présentaient les localités et un feu continuel des batteries autrichiennes.

Le lendemain, l'armée autrichienne était battue et la ville de Kehl capitula. Le général Moreau donna alors l'ordre de rétablir le pont de bateaux à Strasbourg pour lui assurer la possession de la rive droite et marcha ensuite sur Ackerath et Actenkinchen, tandis que le général Hoche s'avançait sur Francfort.

Le traité de Loëben, signé en Italie, fit cesser toutes les hostilités.

---

## CAMPAGNE D'ÉGYPTE (1)

### 1798-1799.

Pendant que les compagnies du 2e bataillon s'illustraient au passage du Rhin, la 1re compagnie du 2e bataillon, forte de 75 hommes, commandée par le capitaine LECLER et les lieutenants MATHIEU et DE BOUCHU, s'embarquait pour l'Egypte en 1798.

Le général Andréossy commandait les équipages de ponts.

Les pontonniers furent d'abord employés au débarquement des chevaux de l'armée. Au siège de Saint-Jean-d'Acre, auquel la compagnie prit part, le général Bonaparte, tenant beaucoup à connaître l'armement d'une chaloupe canonnière anglaise qui avait échoué près du port et à la faire mettre hors de service, ordonna d'en faire faire la reconnaissance par des hommes de bonne volonté. Cette chaloupe ennemie était protégée par les feux des nombreuses batteries que Djezard-Pacha avait fait établir sur ce point.

L'opération demandait des hommes intelligents et éprouvés. Cinq pontonniers, dont on regrette de ne pas connaître tous les noms, se présentèrent et furent agréés par le capitaine.

Une première tentative fut faite dans la nuit, mais d'une manière imparfaite.

Elle fut reprise le lendemain à la nage, et en plein jour, malgré la mitraille ennemie.

La chaloupe fut mise hors de service, mais l'obusier dont elle était armée, ne pouvant être enlevé par les cinq pontonniers, fut jeté par eux à la mer.

Le fourrier DAVEZAL (2) et DEVARRIEUX, l'un des pontonniers na-

---

(1) Voir notice historique sur les ponts militaires de Born, et les manuscrits de M. Delambre.

(2) Devenu plus tard capitaine d'artillerie.

[illegible] apportèrent au général en chef, pour pièce à conviction, la batterie de cet obusier anglaise avec ses écrous.

La compagnie de pontonniers n'était pas pourvue d'équipages de ponts ; elle était chargée de construire des ponts et de faire les reconnaissances sur toutes les rivières que l'armée rencontra et en outre employée fort souvent aux convois de munitions et de matériel qui eurent lieu sur le Nil.

Tous les ponts furent construits au moyen de matériaux trouvés dans le pays, ou bien avec du bois provenant de la flotte française. C'est avec ces ressources que le lieutenant Bouchu (passé capitaine) fit établir, entre autres communications, un pont volant de Giseh à l'île Rhoda et un pont permanent de bateaux qui traversait la grande branche du Nil, près du vieux Caire.

Les pontonniers de cette compagnie prirent part au siège de Jaffa, à la bataille d'Aboukir, à la défense d'Alexandrie et à divers combats entre les flottilles anglaise et française.

Leurs concours était si actif qu'on dut augmenter leur effectif de 25 marins et 14 artistes de marine, le 8 février 1799.

Les renseignements concernant les travaux qu'effectua cette compagnie font malheureusement défaut. On la voit marchant avec l'avant-garde de l'armée, au mois de mars 1799, pour jeter des ponts sur les différentes rivières coulant sur le terrain que la cavalerie pouvait couvrir devant Jaffa.

On constate sa présence à Giseh, du 1er septembre 1799 au 17 avril 1800, avec un effectif réduit à 47 hommes. La compagnie rentra en France pour faire partie du corps d'armée des Grisons.

---

## 2e COALITION

### CAMPAGNE DE 1799 (1)

#### Suisse

La campagne de 1799 eut la Suisse pour principal théâtre.

Masséna commandait en chef l'armée d'Helvétie ; il avait pour mission de couvrir la Suisse et de défendre les lignes encore en possession de l'armée française (2).

L'archiduc Charles vint attaquer Masséna.

#### Passage de l'Inn.

Le Rhin fut passé sur tous les points par notre armée. Le général Lecourbe, qui commandait l'aile droite, passa dans la vallée de l'Albula, puis dans celle de l'Inn. Il franchit cette rivière sur un pont construit par les pontonniers, sous le feu de l'artillerie ennemie, à l'aide d'un équipage de 30 bateaux que le général en chef avait fait venir du Bas-Rhin. Les Autrichiens furent rejetés au delà des Grisons, les pontonniers prenant part à une série de combats héroïques livrés dans les parties les plus sauvages des Hautes-Alpes.

Les Autrichiens parvinrent à repousser le petit corps du général Lecourbe qui s'était replié derrière le lac de Zurich. Celui-ci, voulant reprendre l'offensive contre la gauche de l'armée autrichienne, fit équiper en chaloupes cannonières, par les pontonniers (3), quelques-uns des bateaux du lac de Zurich et construire un grand radeau.

On tira un grand parti des petits bâtiments armés et manœuvrés par les pontonniers. Ils protégèrent le débarquement des trou-

---

(1) Voir le *Guide du Pontonnier* de Drieu (1820). Relation du passage de la Limat par le général Dedon (1801).

(2) Etaient présentes à cette campagne : huit compagnies du 1er bataillon, trois compagnies du 2e et une compagnie de bateliers militaires.

(3) Commandés par le capitaine GALLAND du 2e bataillon.

pes qui s'emparèrent d'une batterie ennemie, et protégèrent les transports destinés à l'attaque des différents postes que l'ennemi occupait sur les bords du lac.

A la suite de ces événements, les officiers et les pontonniers furent cités favorablement dans le rapport du général Lecourbe. Ils s'étaient fait remarquer, en effet, par leur activité et leur bravoure pendant ces journées mémorables de marche et de combats dont le résultat fut de prendre possession du Saint-Gothard et de tous les passages qui communiquent en Italie et dans les Grisons.

### Passage de la Limat.

**25 septembre 1799.**

Pendant que Masséna conservait l'avantage, nos armées, battues en Allemagne et en Italie, rentraient sur la frontière. Placé entre deux armées victorieuses, il dut se retirer dans l'intérieur de la Suisse où il reçut le commandement des armées du Rhin et de la Suisse.

Ne pouvant espérer de conserver la ligne du Rhin, il se replia derrière la Linth et la Limat où il s'établit solidement. Il avait alors sous ses ordres douze compagnies de pontonniers sans équipages de ponts, à l'effectif total de 700 hommes environ.

Le général en chef prévoyant que, s'il donnait le temps aux Autrichiens d'arriver à Zurich, sa position deviendrait dangereuse, résolut de prendre l'offensive et de brusquer l'action par le passage de la Limat, pour forcer le centre de la position ennemie.

La Limat, depuis sa sortie du lac de Zurich jusqu'à son confluent, est très courte (5 lieues) et très forte, partout encaissée et resserrée par des rochers très élevés et coupés à pic.

Sa largeur est d'environ 90 mètres. Elle est très facile à défendre, car elle n'offre qu'un petit nombre d'endroits où il soit possible de la traverser.

Le point de Dietikon fut choisi pour le passage, car la rivière forme, en cet endroit, une courbe dont la convexité, tournée vers les Français, procurait à ceux-ci l'avantage de pouvoir être pro-

tégés par les feux croisés de l'artillerie disposée sur le plateau élevé de Nider-Urdorff (1) et le courant, partout ailleurs d'une rapidité effrayante, y était un peu modéré par la sinuosité du fleuve.

Masséna commença son attaque en même temps que Soult passait la Linth en avant de Bielten et qu'une fausse attaque vers Vogelsang attirait l'attention des Russes.

Les bateaux rassemblés sur l'Aar et la Reuss ne pouvaient arriver à l'emplacement du passage qu'en descendant ces deux cours d'eau et en remontant la Limat dont le courant est très rapide. Il eût d'ailleurs fallu exécuter cette opération sous le feu de l'ennemi maître de la rive droite.

Le seul moyen de se soustraire à ces difficultés était de transporter par terre, à bras ou sur des voitures, les bateaux jusqu'à la Limat.

Les pontonniers ne possédaient, pour toutes ressources, que 26 bateaux d'artillerie employés à deux ponts existant sur la Reuss afin de ménager des communications entre les deux rives, l'un remplaçait le bac de Windisch, l'autre était construit à Rothenswill ; c'était des bateaux de ce pont qu'ils avaient dessein de se servir pour le passage de la Limat. Quant aux moyens de transport, ils n'avaient que ceux que le pays pouvait procurer.

Ils parvinrent à rassembler à Bragg une douzaine de bateaux du lac de Zurich et une dizaine de pontons très légers (2) ; enfin, une quinzaine de bateaux de toute espèce fournissant des moyens suffisants pour un embarquement de 2,000 hommes, mais trop grands pour être voiturés et amenés à Dietikon.

Ils réquisitionnèrent 37 bateaux de pêcheur sur les lacs de Zug et de Neufchâtel; les plus grands pouvaient contenir 40 à 45 hommes et les plus petits 20 hommes.

Il était donc impossible de tout amener d'un seul convoi. Voici le parti que prit le chef de brigade Dedon, aidé par le capitaine Zabern : ils amenèrent, sans être aperçus, en deux ou trois con-

(1) Avantage précieux à cette époque où le canon avait une portée insignifiante.

(2) Ces pontons faisaient partie d'un ancien équipage de ponts de Zurich.

vois, toutes les barques qu'ils cachèrent derrière Dietikon à 1,000 mètres du point de passage.

Ils ne replièrent le pont tendu à Rothenswill que dans la nuit qui précéda la grande tentative (24 septembre 1799), quoiqu'ils n'eussent que vingt-quatre heures pour amener les bateaux par Bremgarten sur la Reuss, les charger sur les haquets et les faire arriver à Dietikon en franchissant l'Albit à travers les sentiers très étroits et très mauvais, presque toujours encaissés et détruits par des pluies continuelles.

Mais les pontonniers y mirent tant d'activité, le temps fut si bien employé, que tout arriva à point nommé et sans accident grave.

Ce dernier convoi était composé de 16 bateaux d'artillerie montés sur des haquets conduits par des chevaux d'artillerie, et une soixantaine de voitures agricoles de réquisition, la plupart attelées de bœufs et portant le matériel.

Lorsque la nuit fut bien close, les barques furent apportées sur la rive dans le plus grand silence (1), munies de leurs agrès, et rangées en ligne.

Les pontonniers se cachèrent derrière leurs bateaux et attendirent le signal dans le plus grand silence.

Les troupes auxiliaires s'en retournèrent à leur camp pour prendre les armes. Elles furent remplacées par les légions hélvétiques commandées pour aider les pontonniers dans leur travail du pont.

L'artillerie avait également pris ses positions en observant le plus grand silence.

A un signal donné, les bateaux les plus légers furent lancés à l'eau avec une telle célérité que les sapeurs du génie, qui étaient chargés de pratiquer les rampes pour faciliter cette opération (2), n'eurent pas le temps de donner leur premier coup de pioche.

---

(1) Quelques-unes exigèrent jusqu'à 100 hommes pour les porter ; heureux expédient dont l'idée paraît appartenir au chef de brigade Dedon et dont le succès a beaucoup agrandi l'art du pontonnier.

(2) Les berges étaient en cet endroit élevées de 2 mètres au dessus du niveau des eaux. C'est aux pontonniers que ce soin incombe maintenant.

Le jour était prêt à paraître.

En un instant les bords de la rivière furent couverts de bateaux et de troupes.

Les nombreux postes ennemis qui enveloppaient l'anse de la rive droite firent un feu roulant de mousqueterie qui, heureusement, n'atteignit personne.

Ce tir, loin de refroidir l'ardeur des pontonniers et des tirailleurs, ne fit que le centupler (1).

L'artillerie répondit à cette fusillade et réussit à éloigner les Russes.

Aussitôt le débarquement effectué, les bateaux repassèrent sur la rive gauche pour opérer un second débarquement.

Le capitaine Zabern, qui commandait l'équipage de pont dont la tête était arrêtée au village, avait ordre de se tenir prêt à déboucher avec son convoi au premier coup de canon.

Dès que le succès de l'opération fut assuré, l'équipage de haquets déboucha du village au grand trot et la construction du pont commença immédiatement, quoique le point de passage fût encore exposé au feu de l'ennemi.

Pendant que ce travail s'avançait, notre avant-garde s'était augmentée continuellement par les troupes que les pontonniers faisaient passer avec une extrême rapidité dans les barques.

La fusillade était très vive des deux parts ; mais, après une lutte opiniâtre, le bois de sapin sur la rive opposée resta au pouvoir des troupes de Masséna.

Le pont avançait rapidement; les pontonniers y travaillaient avec ardeur, joignant dans leurs manœuvres à une extrême célérité, un ordre et une précision qu'à peine on eût cru possibles dans l'exercice de parade le mieux exécuté. Le général en chef, qui était présent, s'empressa d'applaudir.

Il fut établi complètement en deux heures et demie, sans que sa construction eût gêné le passage en bateau. Au moment où il s'achevait, 8,000 hommes d'infanterie occupaient déjà la rive droite;

---

(1) Rapport du général en chef.

l'artillerie légère, la cavalerie et le reste de l'infanterie défilèrent promptement à leur tour et, à 9 heures, ces troupes étaient réunies sur la position du plateau de Fahy.

La fausse attaque contribua beaucoup au succès de la véritable. Au point du jour, les batteries établies près du confluent de l'Aar et de la Limat, avaient chassé les postes russes et favorisé le passage d'un faible détachement qui avait réussi à atteindre l'autre bord de la rivière sur quelques mauvaises barques transportées à bras et sous le feu de l'ennemi.

Les pontonniers établirent un pont volant en ce point et, le le lendemain, une partie de la division franchit l'Aar.

D'autres troupes la passèrent à Klingenau, sur des bateaux plats, descendus dans la nuit par les soins du chef de brigade Dedon.

Le même jour, Masséna était devant Zurich, dont il se rendit maître le lendemain 26 octobre 1799.

Le général Dedon, qui avait déployé toutes les ressources de son art et assuré, par de sages combinaisons, la réussite de ce passage, dit, à ce propos, que de tous les passages de fleuves tentés de vive force il n'en est pas qui puissent soutenir la comparaison avec celui de la Limat.

Il présentait de grands obstacles, et on ne pouvait y appliquer que de très faibles moyens; aussi, pour réussir, a-t-on été forcé d'avoir recours à des expédients nouveaux. C'est le plus remarquable passage de rivière de cette époque (1).

### Passage de la Linth.

25 septembre 1799.

Le passage de la Linth eut lieu le même jour et à la même heure que le passage de la Limat. Il fut exécuté à droite de

---

(1) Pendant cette campagne, on avait affecté un régiment d'infanterie à chaque compagnie de pontonniers dont l'effectif total ne dépassait pas 75 hommes pour les aider au transport du matériel et à la construction des ponts.

Zurich, par la division Soult, en présence du corps d'armée austro-russe commandé par le général Hotze.

Ce passage était non moins indispensable au service de l'attaque générale que celui de la Limat. Il présentait de grandes difficultés, à cause du peu de moyens que l'on avait pour cette opération et surtout à cause des marécages qui ne permettaient pas aux voitures d'approcher.

A la suite de la reconnaissance effectuée par le capitaine Chapelle, commandant la 1re compagnie du 2e bataillon, il fut décidé que le passage s'effectuerait en avant de Bilten, à un endroit où la rivière était très rapide, mais étroite (40 mètres environ).

Les pontonniers n'avaient à leur disposition que huit bateaux portatifs provenant du lac de Zug, dont les deux plus grands devaient servir à l'établissement d'un pont volant pour le passage de la cavalerie et de l'artillerie.

L'embarquement des troupes devait être précédé d'une compagnie spéciale de nageurs, destinés à surprendre les premiers postes autrichiens.

Une diversion avait été en outre préparée vis-à-vis le village d'Uznuth pour diviser les forces ennemies.

L'attaque ainsi réglée, le 25 septembre, à la pointe du jour, le convoi transportant les huit bateaux déboucha du Bielen, à travers des marais et des fondrières sur lequels les pontonniers durent établir un chemin de plus de 600 mètres de longueur à l'aide de madriers.

Le bruit des roues sur ce plancher donna l'éveil aux Autrichiens qui firent un feu continu sur le convoi.

On parvint toutefois à amener les bateaux sur la rive ; les nageurs se jetèrent en même temps à l'eau et refoulèrent les petits postes ennemis surpris.

La mise à l'eau des barques et le transport des grenadiers purent alors s'effectuer ; six compagnies traversèrent le fleuve et s'emparèrent de Shœnis, après une lutte acharnée et grâce à des renforts que l'activité des pontonniers avait fait passer promptement par des débarquements successifs.

Le passage de l'infanterie continua jusqu'à 9 heures du soir. Les pontonniers, qui n'avaient pas mangé et qui étaient excédés de fatigue, ne pouvant plus travailler, on remit au point du jour l'établissement du pont volant.

La division Soult n'avait à sa disposition que la 1re compagnie du 2e bataillon de pontonniers.

Celle-ci ne pouvant suffire à la fois au passage de la Linth et au service des chaloupes canonnières et des bateaux de débarquement, on affecta, comme auxiliaires, aux pontonniers, 100 hommes pris dans l'infanterie et tous les bateliers de Laacher dont on s'empara de force.

Dès le lendemain, les pontonniers, aidés par la 5e compagnie de sapeurs du génie, rétablirent le pont de Grynau qui devait donner passage au corps d'armée de Laval chargé de s'emparer d'Uznach, et construisirent un pont volant sur lequel passèrent l'artillerie et la cavalerie.

Nos troupes s'emparèrent de Ropperschn. Les pontonniers furent chargés de relever des chaloupes que l'ennemi avait abandonnées en les coulant à fond.

Ils y prirent huit pavillons autrichiens au chiffre de François II que l'on envoya à Zurich. Le général DEDON eut l'honneur de les présenter au général en chef qui les envoya au gouvernement avec les drapeaux pris à l'ennemi.

La 4e compagnie du 1er bataillon (capitaine ZABERN, lieutenant BUSCH) fut spécialement chargée de la construction du pont.

La 6e compagnie du 1er bataillon (lieutenant HANOT) fut chargée de passer la tête de l'avant-garde.

La 5e compagnie du 2e bataillon (capitaines HENRI et LEFRANC, lieutenants BLOQUET et SCHMIDER) fut chargée de conduire le reste des bateaux de débarquement.

La 1re compagnie du 2e bataillon (capitaine CHAPELLE) effectua le passage de la Linth.

Le lieutenant GAUTHIER commandait la flottille et était chargé du débarquement sur le lac.

La fausse attaque qui eut lieu du côté de Brugg était sous la

direction du capitaine d'ouvriers SAVARY, ayant sous ses ordres un détachement des 8es compagnies du 1er et du 2e bataillon et la compagnie de bateliers volontaires commandée par le capitaine PARIZOT et le lieutenant BERNARD.

Le général en chef Masséna a cité avec éloges, dans son rapport, tous les officiers et tous les corps qui se sont distingués.

Les pontonniers ont eu une grande part de ces éloges.

Le passage de la Limat et de la Linth, dont la prise de Zurich fut la conséquence, était, en effet, d'une réelle importance.

---

## CAMPAGNE DE 1800

### ALLEMAGNE

A la fin de la campagne de 1799, la France se trouvait maîtresse de la Hollande, de la ligne du Rhin et de la Suisse.

La guerre recommença en 1800 et Moreau fut nommé général en chef de l'armée du Rhin et de l'Helvétie. Il reçut l'ordre de passer sur la rive droite du Rhin, aux environs de Schaffouse et de marcher sur Vienne. L'armée française était répartie sur la rive gauche ; l'armée autrichienne bordait la rive droite du Rhin.

La 4e compagnie du 1er bataillon et les 1re, 5e, 7e et 8e compagnies du 2e bataillon furent attachées à l'armée d'Helvétie. Elles n'étaient pas encore pourvues d'équipages de ponts.

Le passage de l'aile droite de l'armée présentait les plus grands obstacles.

### Passage du Rhin (1) à Reichlingen, par Moreau.

1er mai 1800.

Le général DEDON, qui commandait les équipages de ponts, prépara les moyens de passage pour franchir le Rhin devant Reichlingen. En prévision de ce passage, on avait fait rassembler sur l'Aar toutes les barques provenant de Dietikon.

On substitua un pont de pilotis au pont de Windisch, sur la Reuss, afin de rendre disponibles les corps de supports.

---

(1) Voir les ouvrages du général Dedon (1801).

Enfin Strasbourg fournit un supplément de pontons d'artillerie.

Ces ressources réunies comprenaient :

36 bateaux d'artillerie ;

30 embarcations du pays (1).

Une partie, destinée à la construction d'un pont sur la Watach, fut rassemblée à Kloten (2).

L'autre partie, destinée au pont de Lauffenbourg, resta à Dettingen.

D'un autre côté on avait réuni à Roschach un équipage de vingt bateaux portatifs prêts à être mis en mouvement pour attirer l'attention de l'ennemi vers Rheintal.

Le 30 avril 1800, une partie de l'armée était réunie en arrière de la Wutach, l'aile droite devait passer le Rhin au-dessus de Schaffouse.

L'équipage de Kolten se mit en marche pour s'approcher du fleuve. Les chevaux que le transport de l'équipage exigeait avaient été requis au nombre de 600 dans différents cantons, plus 200 fournis par le parc d'artillerie.

Le point de passage fut choisi dans une plaine, près Biberen. En cet endroit, la berge formait, le long de la rive, une digue terminée en pente raide sur la campagne, mais s'étendant en glacis vers le fleuve.

La rive droite était haute et escarpée.

La journée du 10 floréal an VIII fut mise à profit par les pontonniers pour reconnaître le terrain et, vers la brune, le convoi se mit en marche de Grysberg pour le point de passage.

Les bateaux furent déchargés et, comme pour le passage de la Limat, portés à bras jusqu'au bord du fleuve, les pontonniers couchés derrière leurs bateaux. Tout fut terminé à 1 heure du matin. Vers 4 heures, le jour commença à paraître et l'infanterie,

(1) Le Rhin, entre le lac de Schaffouse, n'a jamais plus de 120 à 130 mètres de largeur.

(2) 16 bateaux, 2 nacelles, 2 bateaux du pays, 12 petits pontons de Zurich.

[redacted]



retardée dans sa marche par la route encombrée, n'était point encore arrivée.

L'ennemi, ayant aperçu les bateaux rangés sur la rive gauche, commença dans leur direction un feu très vif de mousqueterie.

Les pontonniers et le bataillon de la 37e qui leur servait d'auxiliaire, sautèrent dans les bateaux et les mirent à flot attendant, sous un feu meurtrier que les troupes approchassent pour pouvoir les embarquer.

Celles-ci arrivèrent au pas de course et furent très rapidement jetées sur l'autre rive. •

Les Autrichiens ne purent s'opposer à ce premier passage ; ils furent culbutés et les Français prirent position pour assurer l'établissement du pont de bateaux.

Alors les pontonniers travaillèrent à sa construction avec l'ordre et la célérité ordinaires, activés par leur général Dedon, pendant que les bateaux de débarquement continuaient à faire passer de l'infanterie.

Le général Vandamme avait fait rassembler tous les musiciens des différents corps employés comme auxiliaires au passage, pour leur faire jouer un air chaque fois qu'un nouveau bateau était ajouté au pont.

Aussitôt que le pont fut terminé, le général envoya un détachement de pontonniers commandé par le capitaine Henri, de la 5e compagnie du 2e bataillon, rétablir le pont de pilotis de Stein en partie démoli par l'ennemi qui venait d'évacuer la ville.

Les bois furent trouvés dans le pays, transportés sur des haquets, et les outils fournis par les habitants.

Le pont fut rétabli au bout de quatre heures de travail. Temps très court, si l'on considère que ce pont avait plus de 120 mètres de longueur, que les palées seules subsistaient, et que les madriers étaient en dépôt à une demi-lieue de distance. L'arche du milieu avait au moins 20 mètres d'ouverture ; on ne pouvait y employer que des bois des plus forts échantillons (1).

---

(1) Ce pont servit au passage de l'artillerie et de la cavalerie.

**Passage du Rhin à Paradis.**

En même temps que le passage du Rhin s'effectuait à Reichlingen, un passage secondaire était tenté à Paradis, à 2 kilomètres de Schaffouse.

Celui-ci ne s'exécuta pas avec autant de facilité. Le premier débarquement et les débarquements successifs réussirent assez bien; mais l'ennemi, venant en force, fit subir des pertes sérieuses à nos troupes jusqu'à l'arrivée de la colonne qui passa sur le pont de Reichlingen.

Ce dernier fut replié le lendemain et descendu en ce même point de Paradis où il fut établi définitivement.

Le passage effectué, toute l'armée française se trouva près des sources du Danube, ayant le dessein de refouler l'armée autrichienne.

Masséna en Italie défendait les Apennins et Bonaparte s'apprêtait à passer les Alpes.

La plupart des officiers de pontonniers qui ont été employés au passage de Reichlingen étaient les mêmes que ceux qui étaient à Dietikon. Le capitaine Chapelle fut nommé chef de bataillon; le lieutenant Hanot fut nommé capitaine, et le caporal Rarrick obtint du Premier Consul un brevet d'honneur et une grenade d'or. Enfin, à la suite de ce passage, le chef de brigade Dedon, blessé au poignet gauche, écrivit une lettre datée de Schaffouse et adressée au général Eblé, afin de lui demander, pour chacun de ses bataillons, deux fusils d'honneur qu'il obtint.

Le Premier Consul lui envoya un sabre des *manufactures de Versailles*.

L'ennemi avait rompu tous les ponts établis sur le Danube; malheureusement les pontonniers manquaient de matériel, de chevaux et d'outillage. Les ponts les plus aisés à réparer étaient ceux de Bleinthein et de Gremhein; on résolut d'effectuer le passage sur ces deux ponts.

**Passage du Danube à Blintheim par le général Lecourbe.**

**29 juin 1800.**

Le 29 juin, on fit une fausse attaque sur Dillingen et Laningen. Le 30 au matin, tous les matériaux nécessaires pour rétablir les ponts étaient préparés et réunis; l'artillerie força l'ennemi d'abandonner le rivage; aussitôt une compagnie de 80 nageurs, qu'on avait formée pour remédier au manque de bateaux passèrent tout nus et maintinrent l'ennemi. D'autres troupes, transportées par deux bateaux trouvés sur les rives du fleuve, vinrent leur apporter un puissant renfort et facilitèrent le rétablissement des ponts qui fut promptement opéré par les pontonniers et les sapeurs réunis, au moyen d'échelles et de madriers. Tous se maintinrent avec un courage extraordinaire, lit-on dans le rapport du général en chef.

**Passage du Rhin à Lucisteig par le général Jourdan (1).**

**13 juillet 1800.**

Le prince de Reuss occupait Feldkirch et tous les débouchés du Tyrol. Lecourbe, après avoir repassé le Lech, eut le dessein de traverser le Rhin pour marcher sur Feldkirch.

Le Rhin, à l'endroit choisi pour le passage, est d'une excessive rapidité. Prévenus trop tard du mouvement, les pontonniers n'avaient pu faire des préparatifs pour cette opération qu'il fallait brusquer. Ils s'emparèrent à Wangen de six petits bateaux qui étaient en route pour Munich; en y joignant quelques-uns des vieux bateaux, fort dégradés, qui avaient servi à des démonstrations vers Rosbach au commencement de la campagne, ils composèrent un petit équipage. L'organiser, rassembler les chevaux nécessaires et les conduire à destination fut l'affaire de deux jours.

Ils parvinrent à surmonter les obstacles que le mauvais état des chemins montueux opposaient à son arrivée et, grâce à leur adresse

---

(1) Voir archives du 1er régiment d'artillerie-pontonniers.

et leur activité, les troupes furent promptement transportées sur la rive droite malgré l'extrême faiblesse des moyens et l'impétuosité du courant (13 juillet).

L'ennemi, n'ayant pas cru possible la réussite d'une semblable entreprise, ne gardait point le fleuve dans cette partie et, le lendemain, Feldkirch fut enlevé.

L'armistice de Parsdorf suspendit les hostilités en Allemagne.

La reprise des hostilités eut lieu le 12 novembre suivant. L'armée autrichienne, battue à Hohenlinden, occupait la rive droite de l'Inn.

Les Français occupèrent la rive opposée : leur gauche près de Brannan, leur droite au pied des montagnes du Tyrol.

### Passage de l'Inn.

Décembre 1800.

Le passage de l'Inn fut projeté pour le commencement de décembre.

L'endroit le plus favorable, reconnu par les pontonniers, se trouva être vis-à-vis le bourg Neupern.

Des simulacres de débarquement devaient avoir lieu à hauteur de Rosenhein et de Wissembourg. Le 14 frimaire (5 décembre 1800), l'équipage de ponts, commandé par les capitaines NEIGRE (1) et HENRI, composé de 16 embarcations construites par les pontonniers et de 24 pontons en cuivre tirés de l'arsenal de Strasbourg, partit de Munich et se trouva, à 3 heures du matin, à 1 kilomètre du point choisi pour le passage.

Ils avaient mis en réquisition tous les chevaux de luxe des seigneurs bavarois et les employèrent à transporter ces bateaux sur des haquets.

A 5 heures du matin, l'équipage, dissimulé par un bois, fut amené et déchargé à 100 mètres du point d'embarquement.

Les pontonniers ayant pour auxiliaires 300 hommes d'infanterie

---

(1) Il devint plus tard général, inspecteur général d'artillerie.

et une compagnie de sapeurs transportèrent à bras les bateaux vers la rivière. Le plus grand silence avait été observé, mais l'éveil n'en fut pas moins donné lors du lancement à l'eau des premiers bateaux, et les sentinelles firent feu ; aussitôt le canon de protection et des fausses attaques se fit entendre de toutes parts.

L'Inn, qu'il s'agissait de franchir, a un courant très rapide, et sa largeur varie entre 80 et 100 mètres; son fond pierreux rend l'ancrage fort difficile.

L'ennemi était prévenu : un passage prompt et hardi pouvait seul déconcerter les Autrichiens. Les capitaines Neigre et Henri se jetèrent dans les premières barques pour diriger le mouvement.

Tous les bateaux furent mis à l'eau, 850 hommes s'embarquèrent et, dans un instant, furent transportés sur l'autre rive par les pontonniers qui, en plusieurs voyages successifs, passèrent assez de troupes pour contenir les efforts des Autrichiens.

L'établissement du pont de pontons fut commencé dès que les troupes eurent abordé la rive droite.

On l'acheva en deux heures et demie.

La rivière charriait pourtant d'énormes glaçons : l'ancrage y étant presque impossible, on fut obligé de maintenir le pont par des amarrages sur les deux rives. Les pontonniers eurent beaucoup de peine à manœuvrer les pontons en cuivre, peu propres à être employés contre un pareil courant.

Enfin, la rigueur de la saison, la rapidité de la rivière, des obstacles sans nombre, tout fut vaincu par les efforts et le zèle des pontonniers à qui fut dû le succès de cette belle journée.

**Passage de l'Inn à Rosenheim.**

Le pont de Rosenheim étant incendié, le corps d'armée du centre passa l'Inn sur le pont de pontons.

Le corps de gauche passa près de Rosenhem sur un pont de bateaux que les pontonniers construisirent le 19 décembre. On employa, pour cette construction, les bateaux qui avaient servi

au passage de l'avant-garde et qu'on avait fait descendre l'Inn, le 18 au soir, avec tous les agrès et matériaux.

De tous les passages de rivière que les Français effectuèrent durant cette campagne, aucun ne fut plus heureux, car il ne coûta pas une goutte de sang, bien qu'exécuté en face d'une armée considérable qui défendit mal le passage. Il est vrai que les opérations furent exécutées avec beaucoup d'activité et le plus grand secret de la part des pontonniers chargés de les diriger. Le général en chef Moreau leur en témoigna sa satisfaction et leur distribua une forte récompense.

### Passage de la Salza.

Décembre 1800.

Après le passage de l'Inn, l'armée se dirigea sur la Salza, derrière laquelle les Autrichiens s'étaient retirés en détruisant les ponts.

Les pontonniers passèrent en barques des troupes qui chassèrent l'ennemi, et ils purent établir à Lauffen un pont de pontons et un pont volant pour le passage de l'artillerie. La Salza à Lauffen est très resserrée et d'un courant très rapide. L'ancrage y était d'autant plus difficile, que la rivière charriait des glaçons et que les pontons Gribeauval, qu'il s'agissait d'employer, étaient des supports peu convenables pour un pareil courant. Néanmoins, à force de précautions et de moyens extraordinaires, le pont fut établi.

Les pontonniers, dans cette circonstance, prouvèrent, comme dans le passage de l'Inn, que l'on peut tout attendre d'une troupe bien instruite et animée d'un excellent esprit.

Poursuivant leur marche victorieuse, les pontonniers firent franchir aux troupes la Traun et l'Ens.

Le général Moreau signait à Vienne, le 25 décembre 1800, l'armistice de Steyer.

## CORPS D'ARMÉE DES GRISONS

**1800.**

Le corps d'armée des Grisons était destiné à relever entre elles les deux grandes armées d'Italie et d'Allemagne.

La 1[re] compagnie du 1[er] bataillon était attachée à ce corps d'armée et avait pénétré avec lui dans les Alpes rhétiennes, au commencement de septembre 1800.

Au moment de la reprise des hostilités, le 12 novembre 1800, la compagnie se trouvait sur la ligne du Rhin et jetait sur ce fleuve un pont de bateaux près Reinech, emplacement du quartier général. C'est tout ce qu'on sait sur les opérations de cette compagnie, qui dut venir en aide aux sapeurs du génie, débloquant les routes, ouvrant des passages dans les neiges amoncelées, essayant de surmonter tous les obstacles que la nature oppose dans les gorges tourmentées des Alpes, en cette saison rigoureuse.

Le passage du Splugen est en quelque sorte fabuleux et coûta à l'armée des Grisons beaucoup de victimes perdues dans les neiges (1).

---

## CAMPAGNE D'ITALIE (2).

**1795-1801.**

Lorsque le général Bonaparte prit le commandement de l'armée d'Italie, il organisa quelques compagnies qui entrèrent, plus tard, dans le 2[e] bataillon.

Le colonel d'artillerie Andréossy fut chargé de la direction des ponts à l'armée d'Italie. Le chef de bataillon Ponoz, qui commanda plus tard le 2[e] bataillon, était son adjoint et le remplaça lorsque celui-ci devint ambassadeur.

---

(1) Voir *Victoires et Conquêtes.*

(2) Voir les *Opérations des pontonniers en Italie,* du général Andréossy (1843).

Le pont du Var, établi sur pilotis, dut être réparé en 1795. Le capitaine POUGE fut chargé d'exécuter les travaux; il les fit terminer en huit jours et si bien, que le pont résista pendant toute la durée des guerres d'Italie.

Les renseignements font complètement défaut en ce qui concerne les opérations de ces pontonniers ; on sait néanmoins qu'un pont de radeaux fut construit par eux à Trente (1797), à Ravazone, près de Reveredo, sur l'Adige, et qu'il subsista pendant toute la campagne de 1796 et 1797.

Ils établirent aussi un pont de trente bateaux en chêne, sur le Tessin.

Ces bateaux, que les pontonniers avaient pris sur le lac Majeur, furent ensuite employés au passage du Mincio et de l'Adige. Ils étaient conduits à la suite de l'armée, sur des voitures de paysans arrangées en haquets.

1799.

Après la malheureuse retraite de l'an VIII, où l'armée d'Italie était commandée par le général Scherer, l'ennemi avait enlevé toutes les ressources qui pouvaient être favorables aux Français. Deux compagnies du 1er bataillon furent faites prisonnières : l'une à Mantoue, l'autre à Peschiera.

1800.

Au commencement de l'an VII, l'armée de réserve franchit le Grand Saint-Bernard et arriva jusqu'à Milan sur la rive gauche du Pô, sans avoir d'équipage de ponts.

La 2e compagnie du 2e bataillon (capitaine KIFFERT) (puis, plus tard, les bateliers lombards), fut attachée à cette armée.

**Passage du Pô.**

Le Pô fut franchi à l'aide d'un pont volant, sur lequel la plus grande partie de l'armée de réserve passa pour aller livrer la bataille de Marengo.

Après avoir assuré les mouvements en avant de l'armée, les pontonniers assurèrent sa retraite en établissant les deux ponts volants qui servirent à faire passer l'artillerie, la cavalerie et 7 à 800 personnes à la fois. Le Premier Consul y passa le premier après la bataille de Marengo, et, après la capitulation du général Mélas, un pont stable fut établi dans Pavie.

1801.

Le général Masséna prit alors le commandement de l'armée d'Italie. Il ordonna au général Lamartinière qui commandait l'artillerie de fournir en quinze jours un équipage de ponts de 60 à 70 bateaux portatifs, afin d'assurer les communications depuis l'Adige jusqu'à Pavie.

La 2e compagnie du 3e bataillon, capitaine Kiffert, était toujours attachée à l'armée d'Italie. En recourant aux attelages de l'artillerie on parvint à réunir les barques et les matériaux nécessaires, mais les bateaux uniformes et facilement transportables, les seuls propres à former des équipages mobiles, furent plus difficiles à trouver. Les chars d'agriculture furent attelés de bœufs ou de mauvais chevaux de réquisition, suivirent l'armée avec d'extrêmes difficultés sur des routes que les pluies et les neiges avaient rendues presque impraticables. Les chevaux de l'artillerie durent souvent être distraits de leur service ordinaire pour renforcer, dans les passages difficiles, les attelages de réquisition.

Ces ressources permirent toutefois au corps de Brune de franchir le Mincio et l'Adige.

Ce fut à cette époque que fut créé le 3e bataillon de pontonniers.

**Passage du Mincio.**

**25 décembre 1800.**

La ligne du Mincio, longue de 7 à 8 lieues, était défendue par 70,000 Autrichiens du lac de Garde à Mantoue.

Le fleuve n'était point guéable à cette saison. Le général Brune

résolut de franchir le Mincio sur deux ponts à la fois, à Pazzolo et à Mozambano, le 23 décembre. Tout était disposé pour ce double passage, mais des difficultés provenant du mauvais état des chemins survinrent dans le transport du matériel. On dut remettre l'opération du Mozambano au lendemain.

A Pazzolo, le 25 au matin, après qu'on eut canonné la rive ennemie, les pontonniers, profitant de brouillards épais, jetèrent rapidement un pont de bateaux, sur lequel passa la division du général Dupont.

Celle-ci se trouva alors seule en présence de toute l'armée ennemie.

Le village de Pazzolo fut le théâtre d'un combart acharné. Le général Suchet accourut au secours de la division Dupont.

Les travaux des pontonniers, pour le rétablissement d'un deuxième pont au moulin de la Volta, sur le champ de bataille, ne furent point interrompus un seul instant pendant l'action.

Le général Suchet présidait à cette opération. A 9 heures du soir, les Français étaient maîtres de la rive gauche.

Le lendemain 26 décembre, le général Brune couvrit d'artillerie les hauteurs de Mozambano et, favorisés par les brouillards, les pontonniers jetèrent deux ponts de bateaux.

Les Autrichiens opposèrent à l'opération une résistance moindre que la veille. L'armée entière passa les ponts, marcha sur la ligne de l'Adige, que les pontonniers leur firent franchir à Bussolengo.

L'armistice de Trévise, suivi de la paix de Lunéville, mit fin aux hostilités.

### Camp de Boulogne.

1803.

Le 1er bataillon, appelé de Strasbourg au camp de Boulogne, prit une part active aux travaux et aux manœuvres des flottilles qui furent rassemblées sur cette partie de notre frontière maritime, dans l'attente d'une descente en Angleterre.

## CAMPAGNE DE 1805 (1)

### ALLEMAGNE

L'Angleterre, se sentant menacée, forme contre la France une troisième coalition comprenant l'Autriche, la Russie, la Suède et le royaume de Naples. C'est alors que s'ouvrit la campagne de 1805.

Dès l'ouverture des hostilités, le 1er bataillon avait toutes ses compagnies en France (2). Ces huit compagnies prirent part à la campagne d'Allemagne, attachées au parc général d'où elles étaient détachées à tel ou tel corps d'armée suivant le besoin.

La 1re compagnie seule était attachée au 1er corps (Bernadotte).

Sept corps d'armée se portèrent des bords de la Manche sur le Rhin.

Le 6e corps (Ney) traversa le Rhin le 26 septembre 1800 sur un pont de bateaux construit vis-à-vis Darlach par une compagnie du 1er bataillon.

Le 7e corps (Soult) passait ce même fleuve le lendemain à Spire sur un pont établi par le même bataillon, moitié sur bateaux d'équipage, moitié sur bateaux du commerce.

Les pontonniers, toujours sans matériel, suivirent l'armée dans sa marche savante et rapide qui la porta sur le Danube. Le fleuve fut franchi sur les ponts de Munster, Donauwert, Hambourg et Ingolstadt.

Bernadotte, dont la compagnie n'avait pas d'équipage de pont, eut beaucoup de difficultés à passer ce fleuve, ainsi d'ailleurs que le 2e corps (Marmont) à qui Napoléon recommanda de rassembler toutes les embarcations qu'il trouverait sur le Danube.

Le passage de ce fleuve coupa à l'ennemi, enfermé dans Ulm, une partie de ses communications : le corps de Soult, pour couper la retraite des Autrichiens, se dirigea sur Biberach. Napoléon lui

---

(1) Voir *Victoires et conquêtes des Français de* 1792 *à* 1815 (1817).

(2) Moins la première qui était en Hanovre,

donna, à cette occasion, l'ordre de faire arriver, par tous les moyens possibles, l'équipage de pont à Nordlingen (1) le 14 ou le 15 septembre, et de requérir tout ce qu'il lui faudrait de voitures pour cet objet : « Mettez, disait il, les pontonniers sur les voitures et faites-les marcher jour et nuit. »

Les Autrichiens enfermés dans Ulm capitulèrent le 20 octobre 1805.

---

## CAMPAGNE DE 1805 (2).

### ITALIE

L'armée d'Italie, commandée par Masséna, pouvait être considérée comme l'aile droite de la grande armée d'Allemagne avec laquelle elle opéra sa jonction à la fin de novembre 1805.

Le 2e bataillon faisait partie de cette armée. Masséna avait reconnu la nécessité, d'après l'expérience des guerres précédentes, d'avoir un équipage de ponts mobiles. Le général Lacombe Saint-Michel, commandant en chef l'artillerie, fut chargé d'organiser l'équipage de pont pour la campagne de l'an XIV. Trente et un bateaux furent construits à Pavie et à Plaisance par le 2e bataillon (3). Pour le transport du matériel, agrès, outils etc., on fut réduit aux chariots du pays traînés avec des chevaux et des bœufs de réquisition renforcés, suivant les circonstances, par les chevaux de l'artillerie.

Les 31 bateaux descendus sur le Pô étaient à Borgo-Forte à l'embouchure du Mincio. Les pontonniers les firent jour et nuit remonter cette rivière pour les réunir à Mantoue.

Les instants étaient précieux pour se procurer tout ce qui manquait en transport, en agrès et en outils. Tous les efforts furent dirigés vers ce but.

---

(1) Sans doute pour franchir la Riss (Correspondance de Napoléon).

(2) Voir, l'ouvrage de Born sur les ponts militaires ; Journal de marche du régiment; *Passage des cours d'eau*, de Thival.

(3) Cet équipage servit au siège de Gaëte.

Le 13 vendémiaire (14 septembre 1805), la veille du jour où l'équipage partit de Mantoue, le général Miollis, gouverneur, reçut l'ordre de fournir les chevaux du pays ainsi que les attelages, chevaux, chariots et harnais.

Tout fut fourni en très mauvais état. Le temps manquait pour les réparations; aussi les pontonniers furent-ils obligés à des travaux bien pénibles pendant le premier jour de marche.

L'équipage était composé de plus de 100 voitures escortées par trois compagnies très faibles et n'ayant chacune qu'un officier (1).

La compagnie sortit de Mantoue le 16 octobre 1805, vers les 8 heures du soir. Le lendemain, à la pointe du jour, à peine était-elle distante de 3 kilomètres ! Déjà plusieurs chevaux et quelques voitures étaient restés sur place.

Il fallut dès lors requérir dans la campagne les bœufs et les voitures nécessaires afin que le service n'en souffrît pas.

### Passage de l'Adige.

30 octobre-7 novembre 1805.

Après divers mouvements exécutés par l'équipage sur les bords de l'Adige, le 30 octobre 1805, une division passa cette rivière au dessus de Bussolengo, au même endroit, mais avec moins de difficultés qu'en 1801. Après avoir débarqué 2 à 3,000 hommes, les pontonniers établirent un pont de bateaux dont l'ancrage fut fort difficile à cause de la nature du fond de la rivière.

Une autre division tenta le passage à Albaredo au moyen d'un pont que les pontonniers construisirent avec des matériaux et des

---

(1) Les capitaines commandants étaient soit détachés près du gouverneur soit comme capitaines d'habillement; ou bien étaient malades.
Le capitaine Dermigny seul était présent, sans lieutenant.
Voir aux emplacements des troupes.

bateaux trouvés dans le pays; les Autrichiens, fortement retranchés et nombreux, forcèrent les pontonniers à replier le pont.

Le 31 octobre, le chef de bataillon Ponge, qui commandait le 2e bataillon, fit établir par ses compagnies un grand pont stable à Pescantine, sous Bussolengo, pour la 5e division de l'armée, ainsi que plusieurs ponts volants vers Pontone.

Masséna, voulant tourner les troupes ennemies qui se trouvaient sur la gauche de Vérone, l'équipage de ponts reçut l'ordre, le 7 novembre, de descendre l'Adige et de construire deux ponts de retraite à 2 lieues environ sous Vérone et un à Albaredo, en aval de ce point.

Ces trois ponts servirent aux manœuvres des divisions de l'armée. Pour chacun d'eux, on n'employa que 16 bateaux d'équipage amarrés à la rive à des arbres ou à des piquets dans le fond de la rivière.

En poursuivant l'ennemi en retraite, les pontonniers et les sapeurs du génie rétablirent le pont brûlé sur un torrent, près de la Palade, et les ponts détruits de Fontavina et de la Brenta.

### Passage de la Piave.

L'armée, continuant son mouvement, arriva devant la Piave le 8 novembre 1805.

Elle la franchit sur deux ponts de chevalets et de bateaux. Les pontonniers établirent ensuite, par les eaux basses, un autre pont avec une douzaine de bateaux de l'ennemi brûlés en partie, dégradés ou coulés à fond.

Les chevaux de l'artillerie servirent aux pontonniers à les retirer, puis ceux-ci les réparèrent.

### Passage du Tagliamento.

Le Tagliamento fut franchi sans difficulté. Les pontonniers y construisirent deux petits ponts à l'endroit de ceux pilotés le

premier devant Valvasone, le 2e à 2 kilomètres plus bas. L'un avait été brûlé et l'autre rompu. Les pontonniers furent employés à la réparation du grand pont qui s'exécuta avec célérité.

### Passage de l'Isonzo.

Le passage de l'Isonzo eut lieu le 17 novembre. Ce torrent formait deux branches. On fit un pont en aval de Goritzio avec 12 bateaux et 6 chevalets.

Les pontonniers replièrent ce pont le lendemain et s'établirent plus près de Goritzio, en attendant la réparation du pont de charpente situé vis-à-vis de cette ville et que l'ennemi avait brûlé.

Enfin ils établirent un autre pont sous Gradisca pour les communications du général Duhesme.

La Piavre, le Tagliamento et l'Isonzo sont des torrents sur lesquels on ne peut pas construire des ponts de bateaux lors des crues; ils grossissent avec rapidité et diminuent de même.

Les ancres n'y sont pas d'un bon usage. On fut obligé à plusieurs reprises, lors des pluies, de replier et de rétablir les ponts afin d'éviter leur destruction totale.

On lit, dans l'ouvrage de Born sur les ponts militaires, que le 26 novembre, à 6 heures du soir, un équipage de ponts partit de Isola-Alta pour Bussolengo.

Cette nuit, la pluie tomba avec abondance, les chemins étaient mauvais et très étroits. Il fallut élargir plusieurs ponts et marcher à la clarté des flambeaux. A peine le nombre des pontonniers suffisait-il pour relever les voitures renversées dans les fossés, réparer les dégradations, effectuer les déchargements et les chargements sur de nouvelles voitures qu'on se procurait. Une quinzaine furent brisées dans cette marche. Nonobstant ces accidents et ces obstacles, l'équipage arriva à temps à sa destination (1).

A la suite de ces mouvements, les compagnies restèrent plus de

(1) Sans doute dans le but de construire un pont sur l'Adige.

deux mois en tranquillité. Ce temps servit à faire réparer l'équipage de ponts et à arranger les voitures transformées en haquets pour le transport des poutrelles.

A dater de cette époque, c'est-à-dire depuis la fin de novembre, aucune opération importante ne fut entreprise par l'armée d'Italie, qui prit alors la dénomination de 8e corps de la grande armée après avoir opéré sa jonction avec celui du maréchal Ney.

Le 9 nivôse (janvier 1806), une division d'équipage composée de 20 bateaux fut organisée et se mit en marche pour Leybach; mais à Delsberg on reçut l'avis de la paix ; tout l'équipage rétrograda et fut réuni à Palma-Nova.

Pendant cette campagne, les 4e et 6e compagnies furent employées à transporter à Mantoue, en naviguant sur le Pô, les munitions de bouche et de guerre nécessaires à l'approvisionnement de cette place et de l'armée.

On regrette que le manque de renseignements empêche de faire connaître le détail des travaux exécutés par les pontonniers, qui eurent de grandes difficultés à vaincre pour suivre l'armée pendant cette campagne. La fréquente désertion des charretiers apporta aussi un grand trouble; il ne fallait rien moins qu'un zèle infatigable et le concours fréquent des chevaux de l'artillerie pour faire suivre, jour et nuit, à l'équipage de ponts, tous les mouvements précipités de l'armée.

Les officiers étaient en petit nombre, beaucoup d'entre eux malades par suite des fatigues de la guerre. Heureusement, après le passage de l'Adige, le beau temps favorisa la marche des voitures.

### Passage du Pô.

Un grand pont stable de bateaux fut jeté sur le Pô, pendant toutes les campagnes d'Italie, par la 8e compagnie du 2e bataillon, qui fut en outre chargée de sa conservation.

Ce pont dura plusieurs années et fut très utile à l'armée française. C'est par là que l'artillerie, les munitions et les approvisionnements de guerre communiquaient librement avec les divisions

de l'armée qui s'étendaient dans les plaines du Pô et dans la république romaine.

La direction des principales routes de l'Italie aboutissait à ce pont; on proposa de le remplacer par un pont de pilotis.

On conçoit toute son importance, parce que ce fleuve séparait le Piémont et les Etats de Parme du Milanais.

Les communications sur le Pô étaient très actives, pendant et même après les guerres d'Italie; aussi l'Empereur rendit-il un décret, le 2 prairial an XIII, pour régler la navigation sur ce fleuve à partir de Turin. Le 2e bataillon construisit des bateaux propres à la navigation.

Le service se faisait par les pontonniers, et celui des relais par le train et les chevaux d'artillerie.

---

## CAMPAGNE DE 1805-1806 (1)

### ALLEMAGNE

Après la capitulation d'Ulm, l'armée française se transporta de la ligne du Lech sur celle de l'Inn, défendue par les Autro-Russes qui n'avaient pas laissé subsister un seul pont; mais partout les soldats passaient les rivières dans des barques, et faisaient évacuer la rive opposée pendant que les pontonniers, privés d'équipages, rétablissaient les ponts avec du matériel qu'ils se procuraient sur les lieux.

Le 3e corps d'armée (général Davoust) était seul pourvu d'un équipage de ponts Gribeauval qu'on ne put conduire jusqu'à Vienne qu'avec des peines infinies (8e compagnie du 1er bataillon, capitaine Heckmann). Quoiqu'on ne s'écartât jamais des chaussées frayées, — lesquelles, à la vérité, n'étaient pas parfaitement bonnes à cette époque, — il y eut des marches si pénibles que dix chevaux attelés à une voiture suffisaient à peine pour la faire avancer.

---

(1) Voir *Victoires et Conquêtes.*

Pour suivre le mieux possible le mouvement rapide de l'armée, on employa aux attelages des chevaux de réquisition.

Ces chevaux, quoique changés tous les jours et, par suite, constamment frais, ne mettaient guère moins de quinze heures pour faire une étape, de sorte qu'à peine arrivé à la station, on devait déjà déparquer pour se mettre en route.

Malgré ces efforts extraordinaires, les équipages de ponts restèrent constamment en arrière de l'arrière-garde, de sorte que si la nécessité de passer promptement une rivière s'était présentée, ils n'eussent été d'aucun service ou se seraient fait longtemps attendre. Si, d'un autre côté, l'armée française avait été forcée à un mouvement rétrograde, il eût fallu incontestablement abandonner l'équipage.

La difficulté de transport d'un pareil équipage fut si grande qu'on renonça à le ramener en France et qu'on décida, à la fin de la campagne, que le matériel de pont tout entier serait vendu à Vienne.

### Passage de l'Inn.

(1re compagnie du 1er bataillon.)

C'est avec cet équipage que les pontonniers firent passer l'Inn à Dusseldorff au 3e corps.

Ils réparèrent, sur le même fleuve, les ponts de New de Hingen et de Markl pour le corps de Murat, et passèrent en barques le corps du général Lannes.

### Passage de la Saal.

La Saal fut franchie sur un pont que les pontonniers construisirent à la hâte, pendant que le génie réparait le pont de Salzburg.

En s'avançant de l'Inn à la Traun, l'armée marchait en trois colonnes ; des compagnies de pontonniers étaient attachées à ces différentes colonnes.

Les chemins étaient presque toujours rompus.

Les chevaux, conduits par des charretiers civils, n'avançaient qu'avec la plus grande difficulté. Les pluies continuelles rendaient encore plus déplorable la situation des hommes obligés de coucher jour et nuit dans une boue épaisse et fangeuse. Les chevaux résistèrent difficilement dans ce pays ingrat, couvert d'une immense forêt de sapins et ne présentant aucune ressource en vivres et en fourrages.

### Passage de la Traun.

La Traun fut franchie par le 3e corps, au moyen d'un pont de bateaux construit par la 8e compagnie, malgré la présence de l'ennemi sur la rive droite.

### Passage de l'Ips.

Les pontonniers et les sapeurs réunis réparèrent promptement tous les ponts détruits sur la rivière de l'Ips.

Le 13 novembre 1805, la capitale de l'Autriche était occupée par les troupes françaises.

### Passage du Danube.

Une partie de l'armée passa le Danube les jours suivants, au moyen d'un pont de bateaux construit devant Nautern par la 1re compagnie du 1er bataillon.

Les Russes continuant leur mouvement de retraite en Moravie, toute l'armée française franchit le Danube.

Pour se garder du côté de la Moravie, où l'on signalait l'approche d'une deuxième armée russe, on organisa sur le Danube une flottille d'environ 150 bateaux, qui descendaient ce fleuve, dirigés par les pontonniers et des marins. Ils reliaient la rive droite avec la rive gauche en transportant avec eux des vivres et des munitions.

Le 2 décembre, eut lieu la bataille d'Austerlitz à la suite de laquelle fut signée la paix de Presbourg.

L'Autriche se retira de la coalition.

Le 24 décembre 1805, toutes les compagnies du 1er bataillon se trouvaient avec le grand parc autour de Vienne. La 1re compagnie seule se trouvait avec le 1er corps qui gardait la Bohême.

### Siège de Gaëte.

Pendant cette campagne, qui se prolongea jusqu'en 1807, l'équipage de ponts du 2e bataillon, organisé à Mantoue au mois de novembre 1805, rendit de grands services pour l'expédition de Gaëte. Pour s'y rendre, il fut attelé entièrement avec des chevaux du train d'artillerie, ce qui permit d'arriver avec plus de promptitude.

---

## CAMPAGNE DE 1806 (1)

### PRUSSE

A la suite de la triste expérience acquise pendant la guerre de 1805 en Allemagne, l'équipage de ponts fut vendu à Vienne et le général d'artillerie Songis fit adopter par l'Empereur, pour la campagne de 1806, un équipage de pont mobile composé de 25 bateaux légers de l'Ill. Ces bateaux furent chargés sur des chariots autrichiens, arrangés en forme de haquets ; les ancres et les cordages étaient transportés avec l'équipage ; les poutrelles et madriers devaient être trouvés et façonnés avec les ressources du pays.

Deux compagnies (la 1re et la 8e du 1er bataillon) furent chargées de ce matériel. Les autres furent par demi-compagnies réparties par corps d'armée. Les trois autres demi-compagnies devaient rester au parc pour être disponibles au besoin.

Les 25 bateaux partirent de Strasbourg le 29 septembre 1806 et arrivèrent le 30 à Heibronn d'où ils furent dirigés sur Bamberg (sur le Mayn).

---

(1) Voir *Campagne de Prusse en 1806*, de Foucart.

L'Empereur, en donnant cet ordre, en faisait remarquer toute l'importance et prescrivait de les faire escorter par un bon détachement, muni d'argent, pour lever tous les obstacles qui se présenteraient en route.

Le colonel Bouchu, directeur des ponts, était à Vurzbourg, faisant préparer les poutrelles, les madriers, etc.

Le 11 juin précédent, Napoléon avait décrété que les bataillons de pontonniers seraient à l'avenir chargés de construire, manœuvrer et entretenir les ponts de radeaux qui seraient employés pour le service des armées comme s'ils l'étaient déjà pour celui des ponts militaires et pontons.

En conséquence, le 1er bataillon, exercé à cette manœuvre, jeta un pont de radeaux sur le Rhin à Strasbourg et le 2e bataillon un semblable sur le Pô à Borgo-Forte.

Pendant cette courte campagne de sept semaines, au cours de laquelle les chevaux d'artillerie furent souvent requis pour conduire les 54 voitures de l'équipage de pont, la 8e compagnie fut chargée de construire un pont sur l'Elbe, à Barby, du 20 au 21 octobre 1806, pour le corps d'armée du prince de Ponte-Corvo, qui devait empêcher les troupes prussiennes de réunir leurs troupes au delà de ce fleuve.

Ce pont fut construit au moyen de bateaux et radeaux qui furent trouvés sur la basse Saal.

Un pont de bateaux fut aussi construit sur le Mayn, le 7 octobre 1806, pour le corps d'armée de Lannes (génie et pontonniers).

Dans la marche en avant du corps de Bernadotte (octobre 1806), les pontonniers marchaient avec l'avant-garde et réparèrent les ponts coupés par l'ennemi sur la Saal. La bataille d'Iéna termina la campagne (1).

---

(1) Les troupes restèrent cinq mois sans toucher de solde.

## CAMPAGNE DE 1806-1807 (1).

### PRUSSE ET POLOGNE

*4e Coalition.*

Au mois de décembre 1806, la grande armée se porta sur la Vistule.

Le théâtre d'opérations de la campagne contre les Russes fut le terrain compris entre la Vistule, le Bug, le Niemen et la mer.

L'objectif était Kœnigsberg.

Les compagnies de pontonniers cessèrent d'être attachées au grand parc et furent presque toutes reliées au corps d'armée (2).

La 2e compagnie, attachée au grand parc commandé par le général Songis, rendit de grands services dans la navigation des convois de munitions qui, embarqués sur le *Havel*, près Berlin, étaient dirigés sur Posen en passant par le canal de Fucow et remontant l'Oder et la Wartha.

En abandonnant, comme défense, la ligne de la Vistule et en se retirant sur la Narew et sur le Bug, les Russes détruisirent ou brûlèrent tous les ponts et les embarcations qui se trouvèrent sur les cours d'eau, faisant le désert devant eux.

Jamais les pontonniers ne furent d'un aussi grand secours que sur les bords de ces fleuves qui, en cette saison de l'année, charriaient d'énormes glaçons ne permettant ni de jeter un pont ni de passer sur la glace.

Dans le dessein de franchir la Vistule, dont la largeur atteint 800 mètres, on avait envoyé des détachements de cavalerie le long des rives de ce fleuve pour s'emparer des barques que l'ennemi n'avait pas eu le temps de couler, et on en avait réuni un certain nombre à Varsovie.

La 8e compagnie, attachée au corps de Davoust, commença le 3 décembre la construction du pont de bateaux sur la Vistule; on

---

(1) Voir la *Campagne de 1806*, de Foucart; *Passage des cours d'eau*, de Thival; *Victoires et Conquêtes;* Archives du ministère de la guerre.

(2) Voir les emplacements des troupes.

lui adjoignit, pour ce travail, des marins de la garde et des bateliers polonais; mais, malgré leur activité, la construction marcha bien lentement, car le fleuve charriait d'énormes glaçons et par surcroit on manquait de bateaux et on ne pouvait s'en procurer. Le nombre des pontonniers était insuffisant et le matériel faisait complètement défaut.

Dans la nuit du 4 au 5 décembre 1806, le froid ayant considérablement augmenté, les officiers craignirent pour la partie du pont que l'on avait construite. Il fallut une surveillance attentive et constante, un travail de tous les instants, pour protéger le pont et, sinon le garantir, du moins amortir le choc des glaçons.

## Passage de la Vistule.

Comme le général Davoust avait ordonné de passer dans cette même journée du 5 décembre autant de troupes qu'il serait possible sur l'autre rive, les pontonniers étaient obligés de se porter sur le point d'embarquement et de se borner, pour la restauration du pont, à ramasser sur la rive gauche les matériaux nécessaires pour le réorganiser, tels que madriers, poutrelles, cordages, etc.

Le général Harricque disait, à ce propos, que si on continuait à passer des troupes avec la même activité, les pontonniers ne pourraient plus s'occuper d'autre chose; qu'ils avaient déjà plus de besogne qu'ils n'en pouvaient faire, et il ajoutait que l'état des rives était tel que, si le temps continuait et si la pluie ne cessait pas, il faudrait replier la partie du pont déjà construite.

Le passage des troupes (1) ayant été interrompu, le pont fut enfin terminé vers le 13 décembre.

C'était une œuvre vraiment colossale que la construction de ce pont de 800 mètres de longueur.

---

(1) Un pont de bateaux, jeté par les Russes en décembre 1805, fut emporté par les glaces.

**Passage de la Vistule à Thorn.**

Pendant que le passage de la Vistule s'opérait à Varsovie, la 2e compagnie, aidée des pontonniers de la garde, travaillait jour et nuit au rétablissement du pont qui, à Thorn, réunissait les deux rives de la Vistule, et que les Russes avaient détruit.

Ce pont tout en bois, dont l'ennemi avait brûlé six travées sur la rive gauche et neuf sur la rive droite (1), était appuyé sur une île et avait 650 mètres de longueur ! Les dégats étaient considérables, mais les matériaux étaient sur les lieux. 200 ouvriers travaillaient avec ardeur sous la direction du chef de bataillon Dessales qui commandait les équipages de ponts.

En attendant que le pont fût complètement rétabli, on avait remplacé les travées brûlées par des pontons et, de cette façon, on pensait avoir dès le 11 au soir, une communication pour l'infanterie.

Le courant de la Vistule n'est pas très rapide, excepté à l'époque des crues ; le fleuve debâcle alors et la plupart du temps deux ou trois piles du pont sont emportées, malgré les brise-glace. Pour deux piles à réparer, il fallait près de trois jours, et encore était-il prudent d'attendre que les plus fortes gelées fussent passées.

La profondeur moyenne était d'environ 1 mètre.

Le pont fut achevé le 14 décembre.

**Passage de la Vistule à Plock.**

La 6e compagnie, attachée au corps de Soult, jetait pendant ce temps un pont sur le même fleuve à Plock.

Les Russes se retirèrent alors derrière l'Ukra en détruisant les ponts de bateaux de Surock et de Dembé.

Les pontonniers de la garde firent passer le Bug aux troupes du général Millaud, à l'aide de barques trouvées dans le pays.

---

(1) Dont une coupée à fleur d'eau, dans le plus fort courant.

**Passage du Narew.**

La 8ᵉ compagnie, capitaine HECKMAN, affectée au corps de Davoust, s'efforçait le 7 décembre de construire un pont sur le Narew au confluent de l'Ukra devant Okunin, mais elle manquait absolument de matériel. On lui avait annoncé pour le 10 des radeaux que le génie avait construits à Zablona, mais ceux-ci n'arrivèrent pas.

Enfin, le 14 au soir, grâce à un convoi de barques qui lui parvint de Varsovie, le capitaine fit organiser 2 ponts volants, 5 bacs et 2 doubles nacelles; mais le pont ne pouvait se construire, car il n'y avait pas assez de bateaux; les ancres faisaient aussi complètement défaut, il fallut les remplacer par des pieux que l'on enfonça à l'aide d'une sonnette que les pontonniers parvinrent à trouver dans le pays, pourtant désert, entre la Vistule et le Narew.

Le personnel manquait également ; le capitaine fut obligé de requérir 60 charpentiers du pays, qui suivaient les flottilles.

Le 31 décembre, le pont était fait aux deux tiers ; deux barques, trouvées à Jablona le même jour, permirent enfin de l'achever complètement à minuit.

**Passage de la Vistule à Gazan.**

Le capitaine ZABERN, qui commandait la 3ᵉ compagnie attachée au 7ᵉ corps, reçut le 10 décembre l'ordre de construire un pont sur la Vistule, à Gazan, mais il manquait aussi complètement de matériel.

Il rendit compte le 18 décembre que, malgré le zèle et la bonne volonté des pontonniers, la construction était tout à fait impossible, car toutes les recherches pour trouver des bateaux, barques, planches et cordages étaient restées infructueuses.

Il ne possédait qu'un bac faisant eau de toutes parts et de petites barques tout à fait légères. C'est avec ces faibles moyens qu'il fit pourtant passer, petit petit, des troupes sur la rive droite.

Pour lui permettre de construire son pont, le capitaine ADAM (1),

---

(1) Il la commandait par intérim.

de la 2e compagnie attachée au parc, reçut à Gombin l'ordre de se rendre à Gazan pour le 22. Gombin était à 70 kilomètres de Gazan. Malgré cette distance considérable, avec des voitures surchargées, traînées par 140 chevaux de réquisition et les chevaux du train ruinés par la fatigue, l'équipage arriva le 22 à sa destination (ainsi que le constate le général Gardane qui passait ce jour-là à Zokrazin). Grâce à ce concours et au matériel de pontage que lui amena cette compagnie, le pont put enfin être jeté et terminé dans la nuit.

### Passage du Bug.

Immédiatement après cette construction, la même compagnie fut chargée de jeter un pont à Utrata, à l'embouchure du Bug, dans la Vistule. Tout le 7e corps d'armée passa dessus.

### Passage de la Vistule à Dobryskow et à Block.

(Décembre 1806.)

La 6e compagnie, capitaine Gillet, attachée au 4e corps, fut chargée de construire deux ponts sur la Vistule à deux endroits différents.

Le capitaine choisit les ponts de Dobryskow et de Plock; le premier en raison de la situation favorable du fleuve, le second à cause de la proximité de la ville de Plock où il comptait trouver du matériel.

L'étude de ce passage est fort intéressante, malgré qu'il fut effectué sans que l'ennemi y opposât aucun obstacle; mais il a de remarquable qu'on l'entreprit sans avoir absolument aucun moyen pour l'exécuter et que la détermination et la persévérance purent seules le faire réussir.

Il n'y avait à Dobryskow qu'un seul bac en construction et 7 à 8 pirogues qui pouvaient contenir 15 à 16 hommes. Toutes les embarcations trouvées entre Dobrzyn et Zakrozin avaient été prises par la 7e compagnie pour le passage du corps d'Augereau, et il ne

restait plus d'autres ressources que les bateaux coulés à fond par l'ennemi sur la rive droite du fleuve.

La nécessité de faire franchir le fleuve au corps du maréchal Soult, la responsabilité grande qui pesait sur l'officier de pontonniers, lui suggérèrent de relever toutes les embarcations coulées d'un fort tonnage, mais en très mauvais état. Les pontonniers les relevèrent, les réparèrent et, dans la même journée, le passage fut entrepris sur les deux points. Les troupes aidèrent les pontonniers; en huit heures, le pont de Dobryskow était achevé. Le corps d'armée opéra le passage le matin du 31 décembre.

Les Russes s'étant retranchés derrière le Narew et l'Ukra, on résolut d'enlever le confluent de ces deux cours d'eau pour jeter, par un mouvement tournant, l'ennemi dans le pays boisé et marécageux de la Pologne.

Les marins de la garde, à l'abri d'un nuage de fumée provoqué par la combustion de bottes de paille et qui dérobait tous les mouvements, firent passer des troupes en bateau, pendant qu'un pont de bateaux, que jetèrent les pontonniers à 7 heures du soir, donnait passage à la division Morand.

Les Russes furent repoussés derrière les lacs et les marais jusque vers Arys.

Les pontonniers prirent alors leur cantonnement d'hiver autour de Varsovie.

Il fallut toute l'ingéniosité, la persévérance et le dévouement du personnel très réduit des pontonniers pour arriver à vaincre les difficultés de toutes sortes qui se présentèrent tous les jours, pour remédier au manque de matériel et pour adapter le peu qu'on possédait aux travaux à exécuter.

Tous les mouvements se firent dans la boue et dans la neige; il fallait doubler les attelages pour réussir à traîner le matériel de pont qu'on possédait.

Le pays, non peuplé, était sillonné de cours d'eau dépourvus de corps de supports qui avaient été tous brûlés ou coulés par l'ennemi.

## CAMPAGNE DE SILÉSIE (1)

**(1806-1807.)**

---

**Sièges de Glogau et de Breslau. — Passage de l'Oder.**

Pendant l'hiver de 1806-1807, les hostilités se continuèrent en Silésie.

Un détachement de pontonniers était attaché au corps d'armée du prince Jérôme (9e corps) qui avait pour mission de réduire les places fortes.

Les pontonniers assistèrent aux sièges de Glogau et de Breslau.

Le passage de l'Oder eut lieu à Cozel sur un pont de bateaux.

Pendant le siège de Breslau (décembre 1806), on tenta de traverser deux fossés très larges et très profonds pour s'emparer d'une double enceinte. Pour effectuer ce passage dangereux, les pontonniers et les sapeurs du génie construisirent un équipage de ponts sur chevalets et sur bateaux, et des radeaux constitués avec des échelles réunies deux à deux et soutenues par des tonneaux.

Tout ce matériel fut réuni vis-à-vis la porte de Schweidrutz dans le dessein de faire croire aux habitants qu'on tenterait de passer à cet endroit. Les pontonniers amenèrent sur ce point tous les bateaux qui étaient dans la rivière d'Ohlau.

Les radeaux furent transportés pendant la nuit au faubourg d'Ohlau pour y tenter le véritable passage. Le premier radeau, de 9 mètres de longueur, fut jeté dans l'avant-fossé à 5 heures du matin.

Il en fallait jeter trois pour atteindre l'autre rive, le travail était pénible et dangereux. Le jour dénonça leur tentative.

L'attaque trop tardive ne réussit point; 2 hommes furent tués.

La place capitula néanmoins le 7 janvier 1808.

---

(1) Voir la *Campagne de Pologne*, de Foucart; *Victoires et Conquêtes*.

### Siège de Stralsund (1).

Pendant qu'un détachement de pontonniers était adjoint aux troupes qui réduisaient les places fortes en Silésie, la 5e compagnie du 1er bataillon (capitaine Zabern), détachée au parc de la garde impériale, était attachée au corps du général Mortier qui formait l'extrême gauche de la grande armée s'avançant sur les côtes de la Baltique. Les Suédois fuyaient devant lui, en détruisant tous les ponts. Les pontonniers venaient en aide aux sapeurs du génie pour réparer les ponts sur les cours d'eau qu'ils traversaient, entre autres le pont sur la Peene, près de Stralsund.

Ils firent le siège de cette place qui capitula au mois de septembre 1807.

---

## CAMPAGNE DE 1807 (2)

#### ALLEMAGNE ET POLOGNE

Les hostilités furent reprises dès le commencement de l'année 1807; les pontonniers levèrent leurs quartiers d'hiver et se portèrent, avec l'armée, dans la direction de Kœnigsberg.

### Passage de la Passarge.

Le 13 février 1807, l'Empereur, voulant éloigner l'ennemi de la rive droite de la Passarge, donna l'ordre aux pontonniers de jeter un pont entre Liebstadt et Wormdist.

A la suite de la bataille d'Eylau, à laquelle assistèrent les pontonniers, ceux-ci furent cantonnés entre la Passarge et la Vistule.

### Passage de la Vistule à Mariemberg et à Marenwerder.

Après la débâcle des neiges et de concert avec le génie, les

---

(1) *Victoires et Conquêtes;* Archives du ministère de la guerre.

(2) Voir *Campagne de* 1806, de Foucart; *Victoires et Conquêtes;* manuscrit de M. Delambre.

pontonniers rétablirent les ponts détruits et construisirent deux ponts, à Mariemberg et à Marienwerder (1), près de l'embouchure de la Vistule.

La conservation et l'entretien de ces ponts, pendant cette saison rigoureuse, exigèrent beaucoup de travail et beaucoup de surveillance de la part des pontonniers qui étaient aidés par les marins de la garde. Le fleuve charriait des glaçons qui coupaient les cordages d'ancres et menaçaient la solidité des ponts.

Le prince de Ponte-Corvo disait, en parlant du pont de Marienwerder, que c'était le plus beau et le plus solide pont qu'on eût construit depuis le commencement de la guerre.

### Passage de la Vistule à Dirschau.

Immédiatement après cette construction, 100 pontonniers furent envoyés à Dirschau, sur la Vistule, pour y établir un pont. Ils n'avaient avec eux que 14 bateaux, leurs cordages et 200 madriers. Ils durent suppléer au manque de matériel avec les ressources trouvées dans le pays.

### Siège de Dantzig.
(Mai 1807.)

Pendant que l'armée et les pontonniers cantonnés se réorganisaient, le 10e corps, sous les ordres du maréchal Lefebvre, faisait le siège de Dantzig. Un détachement de pontonniers était adjoint à ce corps pendant ce siège mémorable.

Ils établirent un pont sur le bras gauche de la Vistule.

Ils coopérèrent à l'attaque de l'île d'Holn, en faisant passer des troupes d'attaque sur le canal de Laacke. 1,500 Russes et de l'artillerie formaient la garde du point qu'il s'agissait d'enlever.

Cette attaque eut lieu le 6 mai 1807, à 10 heures du soir.

Les pontonniers mirent à l'eau 12 barques sur lesquelles l'ennemi fit pleuvoir des coups de fusil et deux coups de canon à mi-

(1) Celui de Marienwerder était formé de deux parties qui s'appuyaient sur une île; le premier avait 230 mètres de longueur (23 bateaux) et le second 520 mètres (42 bateaux et 10 chevalets).

traille. Ils n'en débarquèrent pas moins les premières troupes et revinrent effectuer de nouveaux chargements.

L'action fut couronnée de succès.

Ils reçurent à cette occasion des compliments du maréchal Lefebvre.

Un pont de radeaux fut aussi établi par eux, entre Dantzig et le fort Weichselmunte, remarquable par sa grande solidité.

Les pièces de siège les plus lourdes passèrent dessus sans presque l'ébranler. Enfin, dans la sortie effectuée par les Russes, ils jetèrent un pont sur le bras de la Vistule à Furstenwerder, pour faciliter le passage de notre infanterie cantonnée dans l'île de Nogath, et pour filer sur les derrières de l'ennemi qui débouchait à son camp de Newfahrwasser.

### Siège de Neiss.

Les pontonniers prirent aussi part au siège de Neiss en Silésie. Ils construisirent un pont près du village de Glamperau pour assurer les communications et un autre pont fut construit sur la basse Neiss pour bloquer la place.

La capitulation eut lieu le 1er juin 1806.

---

Après la chute de Dantzig la victoire de Friedland (le 10 juin 1807) décida du succès de la campagne ; l'ennemi en retraite coupa tous les ponts sur le Fréjel. Les pontonniers furent chargés de jeter un pont sur ce fleuve, près de Wehlau. Les Français s'emparèrent alors de Kœnigsberg et s'avancèrent jusqu'au Niémen.

Pour l'entrevue des deux Empereurs, qui eut lieu le 26 juin sur le Niémen, le général Lariboisière fit établir par les pontonniers un radeau sur lequel ils élevèrent, avec tout l'art et la magnificence que permettait la promptitude de l'opération, un pavillon destiné à recevoir l'empereur de Russie et l'empereur Napoléon qui signèrent le traité de paix à Tilsitt le 25 juin 1807.

### Italie (1807).

Pendant que les pontonniers du 1er bataillon s'illustraient en

Allemagne et en Pologne les pontonniers du 2e bataillon ne restaient pas inactifs et procédaient aux transports militaires.

Un pont de radeaux de 350 mètres de longueur, composé de 34 radeaux disposés par portières, fut jeté par eux sur le Pô à Borgo-forte, sous la direction du chef de bataillon Ponge, le 9 juillet 1807.

---

## CAMPAGNE DE 1809 (1)

### AUTRICHE

Après la paix de Tilsitt, les pontonniers du 1er bataillon restèrent en Allemagne, stationnés à Varsovie, à Berlin ou à Magdebourg.

Le 2e bataillon était presque tout entier en Italie.

Au mois d'avril 1809, l'Autriche, vaincue en 1805, croyant trouver dans les événements d'Espagne une occasion favorable, entra en campagne au mois d'avril 1809.

Au début, les Autrichiens étaient concentrés en deux masses : l'une sur l'Inn et l'autre en Bohême. Les Français, dispersés, se concentrèrent vers Donanwert.

Cette campagne, une des plus mémorables parmi celles du premier Empire, est une des plus instructives et des plus glorieuses pour le corps des pontonniers.

Les 1re, 3e, 5e, 6e, 7e, 8e et 9e compagnies du 1er bataillon et les 1re et 4e du 2e bataillon prirent part à la campagne sur le Danube.

Le chef d'escadron Dessalles était directeur des équipages de ponts.

Le matériel faisait encore défaut. Les Autrichiens, battus le 22 avril 1809, opérèrent leur retraite en Bohême, et l'armée française marcha sur Vienne.

---

(1) Voir *Passage des rivières* de Haillot; *Essai sur les ponts militaires*, de Danglas; archives du corps et du ministère de la guerre; ouvrage de Thiers sur le Consulat et l'Empire.

Il fallut rétablir tous les ponts que les Autrichiens avaient détruits ou brûlés ; celui de Burghausen, complètement incendié, arrêta Napoléon pendant deux jours. Privés d'équipages de ponts, les pontonniers firent inutilement les plus grands efforts pour placer des radeaux ; le courant étant trop rapide, il fallut rétablir la travée de pilotis.

Après l'Ill et la Traun, s'offrait l'Ens. Les pontonniers travaillèrent activement à rétablir toutes les comunications.

Le 8, ils arrivèrent à Krain où se trouvait ordinairement un grand pont de bateaux sur le Danube.

Ce pont était détruit. Il fut rétabli à l'aide des bateaux qu'ils trouvèrent sur les lieux mêmes, à Lintz et dans les environs.

La ville de Vienne était encore au pouvoir des Autrichiens. En passant le Prater, au dessous de cette ville, on achevait de bloquer la place en coupant les communications.

Cette opération réussit parfaitement, malgré la résistance des Autrichiens. Ce fut la 9e compagnie du 1er bataillon (capitaine Baillot) qui, après avoir transporté les troupes de débarquement, jeta, le 9 mai, un pont de 140 mètres à une lieue environ de Vienne.

Les Autrichiens se retirèrent sur la rive gauche après avoir brûlé les deux ponts de pilotis.

L'armée française se vit donc forcée de tenter le passage du fleuve pour arriver jusqu'aux Autrichiens et les combattre. Il fut tenté devant Nussdorf, le 13 mai, par les pontonniers de la 1re compagnie du 1er bataillon (capitaine Larue).

Il fallut d'abord s'emparer de l'île (1); 500 hommes y furent transportés à l'aide de barques que les pontonniers relevèrent et vidèrent à Nussdorf. Ils se croyaient couverts par le petit bras qui restait, à traverser. Malheureusement, une chaussée traversait le canal ; ce détachement fut assailli subitement par plusieurs bataillons autrichiens et succomba sous le nombre.

Cette malheureuse tentative obligea Napoléon à choisir un autre point de passage.

---

(1) Appelée depuis île Lassalle.

Le franchissement du fleuve fut alors projeté en avant d'Ebersdorf (1).

A cet endroit, le Danube se partage en trois bras.

Le premier a 400 mètres environ de largeur; le deuxième, le plus rapide, 300 mètres (2); le troisième, 100 à 150 mètres.

Les deux premiers bras formaient une île de peu d'étendue, les deuxième et troisième embrassaient un espace dont la longueur, dans le sens du courant, est de 4,500 mètres, et la largeur la plus grande, 3,800 mètres. Cette île, nommée Lobau, et surnommée plus tard île Napoléon, était coupée de ruisseaux et présentait une partie marécageuse à sa droite.

Les pontonniers reçurent l'ordre de raccommoder les bateaux percés et coulés à fond par l'ennemi, et de réunir les matériaux nécessaires pour construire un pont.

La difficulté était très grande, car il fallait réunir de 80 à 90 bateaux de fortes dimensions, des madriers, des poutrelles, etc., et surtout de puissants cordages nécessaires pour maintenir le pont contre un courant de 2 mètres environ. Or, les Autrichiens avaient brûlé, coulé à fond ou fait descendre jusqu'à Presbourg leurs gros bateaux ; les bois abondaient, mais les cordages étaient très rares.

Les ancres faisaient aussi défaut. Les pontonniers imaginèrent de jeter dans le fleuve des gros canons, des caisses remplies de boulets, etc., moyens d'ancrage qui devaient suffire, si le fleuve ne venait pas à croître subitement.

Le 18 mai, le matériel était rassemblé au dessous de la maison de chasse (3).

Les troupes de la division Molitor furent, le même jour, transportées successivement dans l'île, à l'aide de barques (4).

---

(1) A deux lieues de Vienne.

(2) Drieu.

(3) Voir la carte dans l'ouvrage de Thival.

(4) Conduites par les 1re, 5e, 9e compagnies du 1er bataillon et 1re du 2e bataillon.

Les Autrichiens se retirèrent, sans résistance, sur le troisième bras.

A 5 heures du soir, la 3e compagnie du 1er bataillon (capitaine Zabern) commença, avec des pontons autrichiens, le pont du deuxième bras.

La 7e compagnie du 1er bataillon (capitaine Gaillard) travailla le lendemain à celui du premier bras, qu'elle construisit avec des bateaux du pays descendus de Vienne.

Il fallut plus de 70 bateaux pour franchir les deux bras. Le courant augmentant sans cesse par suite d'une crue, il fallut plonger d'énormes poids dans le fleuve pour maintenir les bateaux ; enfin, à force de précautions et d'efforts, les deux ponts furent terminés à temps.

L'armée passa alors dans l'île. Dans la nuit du 20 au 21, les 3e, 5e et 9e compagnies s'occupèrent de l'établissement du pont du troisième bras, à la gauche de l'île, où un saillant prononcé empêcha l'ennemi de s'opposer à l'opération.

On avait réservé pour cette construction un équipage de 15 pontons qu'on avait pris à Landpeut et qu'on avait transporté sur des haquets.

L'opération fut terminée au bout de trois heures. Les pontonniers établirent immédiatement, au dessous de ce dernier pont, un va-et-vient pour les blessés.

L'armée déboucha de l'île et commença son déploiement dans la plaine d'Essling, n'ayant pour toute communication que le pont de bateaux exposé aux insultes de l'ennemi.

Les troupes passaient encore le petit bras, lorsque le pont du deuxième bras fut enlevé par un grand bateau lancé par les Autrichiens ; d'autres bateaux du premier pont, fixés par de grands poids, venaient aussi de céder à la violence du courant.

On travailla sur le champ à le réparer, mais une augmentation de crue rendait d'autres accidents possibles.

La bataille d'Essling s'engagea aussitôt ; 25,000 hommes avaient défilé sur les ponts et se trouvaient entre Aspern et Essling devant 90,000 Autrichiens ; une surélévation des eaux de 1m, 50 pro-



voqua, vers 3 heures du soir, de nouvelles ruptures dans les ponts. Les pontonniers, stimulés par le danger et leur immense responsabilité, les réparèrent aussitôt.

On passait toujours sur le grand bras, malgré la crue toujours plus forte et malgré les arbres et les matériaux que le Danube charriait ; le pont était aussi menacé par de gros moulins enflammés lancés par l'ennemi.

Les pontonniers, placés dans des barques en amont, munis de grappins, arrêtaient tout ce qu'ils pouvaient ; mais il fallait à chaque instant détourner de nouvelles masses flottantes ou réparer les brèches qu'elles occasionnaient. En outre, les ponts fatiguaient beaucoup du passage continuel : on voyait des bateaux presque submergés sous le poids des caissons et nos soldats traverser le fleuve les pieds dans l'eau.

Le défilé continua néanmoins une partie de la nuit; mais, vers minuit, le premier pont se rompit de nouveau pour la troisième fois !

Le Danube venait de s'élever, faisant monter le niveau des eaux à 4$^{m}$,70.

Les pontonniers réparèrent encore le pont pendant la nuit et, dès la pointe du jour, les troupes purent continuer à passer.

Le 22 au matin, 60,000 hommes et 150 bouches à feu avaient passé les ponts. La bataille recommença, lorsqu'à midi on annonça à Napoléon la rupture du grand pont, malgré les efforts des pontonniers, dont le péril augmentait le zèle, mais qui n'avaient pu maintenir les bateaux.

La crue, toujours plus forte, les arbres déracinés, les corps flottants jetés par l'ennemi, arrivant simultanément, avaient déterminé la rupture complète des deux ponts entre Ebersdorf et l'île Lobau. L'accident était irréparable, on n'avait plus de matériaux sous la main !

L'armée, sans communication, allait manquer de munitions, les pontonniers en chargeaient des bateaux, les transportaient d'une rive à l'autre, où l'on les chargeait de nouveau dans des

caissons vides; mais ce moyen était trop long et on ne pouvait suffire à remplacer les munitions épuisées.

L'armée dut rentrer dans l'île Lobau, on profita des ténèbres pour repasser le petit bras.

A 4 heures du matin, la 9e compagnie replia le pont du troisième bras sans être inquiétée par l'ennemi.

Pendant cette nuit, Napoléon traversa le grand bras sur un esquif conduit par quelques pontonniers, bateliers intrépides. A peine débarqué, il donna des ordres pour attirer à Ebersdorf toutes les barques disponibles, les remplir de biscuit, vin, cartouches, etc., et les diriger sur l'île Lobau.

Les pontonniers, harassés de fatigue, commencèrent pendant cette nuit même ce pénible travail avec les bateaux détachés du grand pont, bravant, dans une obscurité profonde, les énormes corps flottants et la vitesse très grande du fleuve. Ils ne cessèrent d'opérer, au milieu des plus grands périls, ces trajets difficiles.

C'est grâce à leur habileté et à leur dévouement que, le 23 mars 1809, l'armée de l'île Lobau eut le nécessaire pour se défendre et subsister.

Le 25, ils furent relevés dans ce service par les marins de la garde qui arrivaient de Boulogne. Ils purent alors construire, pour la deuxième fois, les ponts du grand bras, se servant des pontons précédemment affectés au pont du petit bras et des bateaux ramassés sur le fleuve.

La communication fut rétablie en vingt-quatre heures, assez solidement pour opérer, à intervalles successifs, la retraite des troupes parquées dans l'île (1).

Le général en chef sentit que la reprise de l'offensive n'était possible qu'avec des moyens d'action beaucoup plus puissants et reconnut surtout la nécessité de disposer de communications solides et nombreuses.

Pendant la reconstitution des troupes, les pontonniers et les

---

(1) Ce pont fut d'ailleurs enlevé trois jours après par des moulins abandonnés au courant par l'ennemi.

sapeurs du génie s'occupèrent donc de préparer l'établissement de nouveaux passages.

Sur les deux grands bras, en amont des ponts de bateaux, le génie construisit un pont de pilotis avec estacade.

Les Autrichiens, de leur côté, en prévision d'une nouvelle tentative de passage, couvrirent la rive gauche, depuis Aspern jusqu'à Probsdorf, d'une longue ligne de retranchements.

En présence de cette organisation défensive, Napoléon modifia son premier projet. Il se décida à tenter le passage vers la droite de l'île, au dessous de Endzersdorf, tout en continuant cependant les démonstrations sur les points choisis antérieurement.

Les moyens de passage furent ensuite réglés dans le but de rendre surtout le franchissement extrêmement rapide.

Ces dispositions furent les suivantes : à chaque corps d'armée était affecté un détachement de pontonniers qui devait conduire cinq bacs, de la contenance de 300 hommes, permettant d'en jeter subitement 1,500 de l'autre côté du fleuve.

Napoléon, trouvant la construction ordinaire des ponts de bateaux trop lente, voulut qu'au moment de l'attaque on pût établir une communication presque instantanée.

Le commandant Dessalles lui proposa un pont de construction nouvelle, qu'on ferait descendre tendu dans le Danube, et qu'on placerait ensuite par une simple conversion.

On construisit ce pont, dit d'une pièce, dans un petit bras, derrière l'île Alexandre, à l'abri des vues de l'ennemi.

On trouva qu'il devait avoir 162 mètres de longueur.

Il était composé de quatre parties liées entre elles par des cordages formant articulation afin qu'il pût suivre la courbure du canal, dont la largeur n'était que de 12 mètres, et, pour qu'en resserrant ces liens, on pût faire acquérir de la rigidité au système.

On le forma de 14 pontons autrichiens. Devant être jeté par conversion à un moment précis de sa navigation descendante, on lui donna la force de résister à cette manœuvre nouvelle.

On mit vingt jours pour le construire : il fut achevé le 3 juillet. L'importance que l'Empereur attachait à ce pont fit prendre par

le capitaine HECPMAN du 1er pontonniers, qui était chargé de sa construction, les plus grandes précautions pour en consolider les parties.

**Démonstration de passage.**

Le 30 juin, la 9e compagnie (capitaine BAILLOT) jeta un pont de bateaux au même point où l'on avait passé le 31 mai, et établit une traille en amont de ce point.

Des bateaux et de fortes ancres, trouvés à Raab, servirent à cette construction.

Le 2 juillet, cette même compagnie jeta un autre pont de bateaux à 1,700 mètres du premier, sous le feu d'une batterie ennemie et sous les yeux du prince de Neufchâtel et du maréchal Masséna.

Deux jours après elle construisit, dans la soirée, un nouveau pont pour faire communiquer l'île des Moulins avec la rive gauche. Il fut de même construit sous le feu de l'ennemi.

Pendant qu'on attirait toute l'attention des Autrichiens sur cette partie gauche de l'île, la véritable attaque se préparait à la droite. En arrière du pont d'une pièce, derrière l'île Alexandre, on avait réuni un équipage de radeaux destiné à construire un pont à l'embouchure du canal destiné à l'infanterie de Davoust.

Entre les deux dernières batteries établies dans cette île, étaient cachés des pontons et des agrès pour établir un pont, près du pont de radeaux, destiné au passage de la cavalerie des corps Masséna et Davoust.

Tous ces ponts ne devaient être jetés qu'après la réussite d'une attaque que le général Oudinot avait ordre de tenter à la droite de l'île sur le deuxième bras. La 1re compagnie du 1er bataillon était chargée d'établir un pont de bateaux et une traille pour donner passage au corps d'armée d'Oudinot et assurer les communications avec la rive droite. Le pont dissimulé était préparé par parties.

**Passage du 4 juillet. — Bataille de Wagram.**

Napoléon, après avoir employé la journée du 3 juillet à achever



les préparatifs de l'opération, concentra ses troupes dans l'île. Le 4 au soir, 150,000 hommes, 550 bouches à feu et 46,000 chevaux y étaient réunis.

L'attaque fut fixée pour la nuit du 4 au 5.

L'obscurité et une pluie battante favorisaient cette opération (1).

Vers 9 heures 1/2 du soir, la canonnade commença par la droite. En un moment, toute la ligne fut en feu et les flammes de la ville d'Entzerdorf incendiée éclairaient les travaux des pontonniers.

Les grands bateaux, dirigés par les marins, cachés derrière l'île Alexandre, sortirent du canal et portèrent sur la rive gauche les troupes destinées à protéger l'établissement du pont. Les pontonniers placèrent la traille.

Le pont d'une pièce suivait. A 11 heures du soir, Napoléon, accompagné du général Bertrand, vint lui-même donner l'ordre de jeter le pont en ne donnant que cinq minutes au capitaine pour cette opération.

Le pont descendit alors et, à mesure que ses parties arrivaient près de l'embouchure du canal, on les unissait, de sorte que le pont se trouva tendu dans le troisième bras.

On le laissa descendre un peu plus de 200 mètres le long de la rive droite, puis on lui fit exécuter sa conversion.

La manœuvre n'exigea que quatre minutes (2). Sa conversion était à peine achevée que l'Empereur ordonnait aux troupes de passer (3).

La division du général Boudet passa la première sur ce pont; les bacs transportaient son artillerie.

---

(1) Lire l'ouvrage de Thiers qui dépeint, dans un style saisissant, cette phase des préliminaires de la bataille de Wagram.

(2) D'après Haillot.

(3) Hoger dit, à propos de ce pont, que tous les préparatifs étaient si bien combinés que toute chance d'insuccès était impossible. Haillot fait observer que la responsabilité immense qui pesait sur l'officier de pontonniers lui prescrivait impérieusement d'user même au delà de tous les moyens qui étaient en son pouvoir pour consolider le pont; le souvenir des ponts d'Essling était encore présent; il fallait réussir à tout prix.

Les radeaux suivaient le pont d'une pièce. La 4e compagnie du 2e bataillon (capitaine PEYERIMHOFF) les conduisait. Le pont fut promptement construit vers la pointe inférieure de l'île. Pendant ce temps, la 5e compagnie du 1er bataillon (capitaine BAZELLE) construisait le pont de pontons. Il fut achevé au bout d'une demi-heure sous le feu des tirailleurs autrichiens.

Pour s'opposer à la rupture des ponts du troisième bras, la 3e compagnie du 1er bataillon (capitaine ZABERN) établit un barrage au-dessus de l'île Lannes et s'apprêta à arrêter les corps flottants.

Les pontonniers de la 1re compagnie du 2e bataillon (lieutenant DRIEU) surveillaient les ponts des deux premiers bras. Ils arrêtèrent deux brûlots au dessus d'Ebersdorf.

Vers minuit, un orage épouvantable s'abattit sur la région; des éclairs, des torrents de pluie, des milliers de bombes et d'obus sillonnaient les airs, donnant le spectacle grandiose de la guerre et de ses plus grandes fureurs. Pourtant, malgré tous ces éléments déchaînés, malgré une canonnade furieuse, tout marcha avec une régularité parfaite et les pontonniers, à 2 heures du matin, avaient déjà construit les grands ponts sans accident ni retard, et effectuaient des passages nombreux sur le fleuve rapide.

Les ponts étaient tellement rapprochés qu'il aurait suffi d'une portière ou d'un radeau partant en dérive pour rompre toutes les communications et causer d'immenses désastres par cette nuit obscure. Les ponts terminés, le combat d'Ebersdorf s'engagea.

L'ennemi continuait à envoyer contre les ponts des corps flottants pour les détruire.

C'étaient de grands bateaux vides, de simples brûlots ou bien des machines infernales arrêtés par les pontonniers, de garde en amont des ponts.

Vers 7 heures du matin, Napoléon ordonna la construction de trois autres ponts (1) qui furent achevés dans la journée. L'armée avait alors neuf communications avec l'île Lobau.

---

(1) En face des îles Pouzet, Lannes et Alexandre.

L'ennemi, foudroyé de toute part, céda partout le terrain.

Les actes de courage et d'énergie accomplis par les pontonniers dans ces circonstances mémorables furent très nombreux. Citons, entre autres, le passage du Danube à la nage, sabre aux dents, pour couper les cordages d'ancre des bateaux-moulins établis sur le fleuve et qui cachaient les travaux effectués par l'ennemi.

Rien d'ingénieux aussi comme le sciage de bateaux en deux, de façon à doubler leur nombre trop restreint en les laissant encore aptes à être conservés comme corps de support (1).

La fin de l'année fut employée par les pontonniers à construire trois ponts de bateaux sur les trois bras du Danube, à l'emplacement des ponts de Thabor, brûlés par l'ennemi, pour faire communiquer Vienne avec Spitz.

Au mois de septembre, la 9e compagnie du 1er bataillon (capitaine Baillot) fut chargé de remplacer ces ponts de bateaux par des ponts de pilotis, travail fort important, pour lequel on adjoignit aux pontonniers une centaine de paysans autrichiens.

Les pilotis, dans les endroits les plus profonds, avaient 16 à 18 mètres de hauteur.

L'ouverture des travées variait de 10 à 12 mètres.

Ces ponts furent terminés au commencement d'octobre, avant la conclusion de la paix.

Les ponts de l'île Lobau et de Vienne furent une œuvre gigantesque. Dans ses mémoires, Napoléon les cite, avec raison, comme le travail le plus remarquable, en ce genre, qui ait été exécuté à la guerre dans l'antiquité comme dans les temps modernes. Il les met au dessus du pont du Rhin de César, tant vanté par les historiens (2).

A l'issue de cette campagne, le chef de bataillon Dessalles fut nommé colonel d'artillerie et conserva la direction des équipages de ponts.

---

(1) On eut recours à ces mêmes expédients dans la campagne de 1813.

(2) Voir la dissertation, sur ce pont, de Prévost, commandant du génie (1865), et le *Guide du Pontonnier* de Drieu (1820).

Drieu rapporte que Napoléon, voulant récompenser le zèle et l'activité extraordinaires que les officiers, sous-officiers et pontonniers des compagnies employées au passage du Danube avaient déployés dans cette occasion, leur accorda un grand nombre de dotations, titres et décorations.

La paix de Vienne mit fin à la guerre de 1809.

## CAMPAGNE D'ESPAGNE ET DE PORTUGAL (1)
(1808-1813.)

On a vu qu'après la paix de Tilsitt, les compagnies du 1er bataillon étaient restées en Allemagne. La nouvelle campagne, que Napoléon entreprit en Espagne au mois de septembre 1808, fut la cause du départ de trois de ces compagnies à des dates différentes.

Les renseignements manquent absolument en ce qui concerne les marches qu'ont dû faire les compagnies pour rejoindre leur corps d'armée et les travaux et constructions qu'elles ont eu à faire. On sait que ces trois compagnies partirent sans matériel et qu'elles furent affectées : les 2e, 4e et 6e compagnies, aux 3e, 5e et 6e corps de l'armée d'Espagne, de 1808 à 1813.

Enfin, la 3e compagnie du 2e bataillon fit partie du 7e corps, de 1809 à 1810.

Toutes étaient privées d'équipages de ponts, sans doute à cause des chaînes de montagnes qui, séparant des cours d'eau nombreux, présentaient des obstacles considérables au transport des voitures alors fort lourdes et fort peu mobiles.

La 6e compagnie (capitaine Gillet), qui partit en juillet 1808 et n'arriva qu'au mois de novembre en Espagne, était attachée au corps d'armée du prince Victor. Elle construisit des ponts de radeaux et des ponts volants sur le Tage et la Guadiana.

La 4e compagnie (capitaine Kiffert), attachée au corps du maréchal Soult, prit part, le 6 août 1809, au combat d'Arzobispo.

---

(1) Voir *Victoires et Conquêtes*; ouvrage de Born sur les ponts militaires; *Guerres de la Péninsule*, de Napier.

**Passage du Tage.**
(6 août 1809.)

Les Espagnols bordaient la rive gauche du Tage et défendaient le passage du pont d'Arzobispo. Le maréchal, voulant forcer le passage, les pontonniers Ude, Jacob et Derde, bons nageurs, sondèrent la rivière malgré la proximité de l'ennemi et y trouvèrent un gué profitable, quoique un peu profond.

Importante découverte qui assura le succès de l'opération et qui valut à ces pontonniers l'honneur d'être portés au rapport du maréchal à la suite de l'issue heureuse de l'opération.

Le passage fut ordonné pour 2 heures de l'après-midi, moment de la plus grande chaleur, pendant lequel les Espagnols font ordinairement la sieste.

Les pontonniers de la 4e compagnie passèrent des premiers; ils se portèrent rapidement au pont, arrachant les chevaux de frise pour ouvrir le passage aux bataillons qui les suivaient, tandis que d'autres troupes passaient.

**Armée du Portugal.**

En 1810, la paix était signée avec l'Autriche, et l'Empereur, voulant faire un puissant effort pour jeter les Anglais à la mer, forma une armée de Portugal sous les ordres de Masséna.

Cette armée alla s'échouer, vers le 10 octobre 1880, devant les lignes de Torrès-Vedras qui couvrait Lisbonne et mettait l'armée anglaise à l'abri de tout échec sérieux.

Dans les mouvements de l'armée sur Lisbonne, les pontonniers construisirent des radeaux ou des espèces de ponts volants qui, faute de bateaux pour les supporter, étaient soutenus par des peaux de bouc gonflées.

Les pontonniers mouraient de faim devant Lisbonne; ils ne se soutenaient qu'à force d'industrie et en supportant les plus grandes privations.

Les Anglais étaient ravitaillés par leur flotte.

Après cinq mois passés de cette manière, Masséna, jugeant que

les positions de Lisbonne étaient inexpugnables, ordonna au général Eblé de construire trois ponts afin de pouvoir passer sur la rive gauche du Tage, lorsque les ressources auraient été épuisées sur la rive droite : l'un sur le Tage vers Abrantès; l'autre à Punhète sur le Zézère qui vient s'y réunir, et enfin le dernier à Martinchel sur la même rivière.

Les compagnies de pontonniers, sous les ordres du général Eblé, étaient complètement dépourvues d'équipages de ponts et on avait besoin d'au moins 120 barques pour construire ces trois ponts !

Les pontonniers, après avoir parcouru les bords du Tage, se désespèrent de pouvoir en établir un quelconque car toutes les barques avaient été retirées par les Anglais.

Ils n'avaient à leur disposition ni ancres, ni goudron, ni cordages, ni madriers, mais seulement deux petits grappins avec les carcasses de deux bateaux qui avaient été submergés et auxquels il manquait une partie de leur bordage ; ils formèrent un petit pont volant, mais le peu de profondeur des eaux ne permettait pas de s'en servir à cette époque de l'année. Masséna, averti, dirigea dès lors sur Santarène, près duquel on devait jeter un pont, tous les ouvriers du corps et donna l'ordre au général de requérir tous les chevaux dont il aurait besoin ; mais le Trésor ne put affecter qu'une misérable somme de 3,000 francs à ces travaux dont dépendait le sort de la campagne.

L'organisation des ateliers, la fabrication des outils et du charbon de bois, la démolition des maisons, le transport, tout cela occasionna des travaux infinis, et pourtant les pontonniers, les ouvriers ne recevant ni salaire, ni distributions, étaient souvent découragés et abattus.

La création de l'équipage de ponts sans outils, sans bois, presque sans ouvriers, était un problème que le général finit par résoudre.

Au mois de février 1811, il avait achevé sa création et possédait un équipage de 90 bateaux. Les cordages et les agrès étaient confectionnés avec le chanvre et les bois qu'on trouva dans des cou-

ventes, lesquels furent en partie démolis pour ce beau et difficile travail.

Les pontonniers employèrent 20 de ces bateaux au pont de Punhète, sur la Zézère (175 mètres) et 12 autres à Martinchel.

Il restait 58 bateaux neufs disponibles pour l'exécution du projet de Masséna.

Ils avaient en outre, construit à Punhète 4 grands bacs propres à passer une pièce de canon avec son attelage et ses conducteurs, puis un pont volant qui permit de replier le pont de bateaux.

On construit des haquets avec des caissons vides, etc.

Mais ce fut en vain que les pontonniers firent ces immenses préparatifs, car l'ennemi occupait, à quelques lieues en amont, la ville d'Abrantès, qui a un pont sur le Tage, et, en aval, les rives de ce fleuve.

Tous, d'ailleurs, étaient épuisés et dans la plus profonde misère; la faim se faisait cruellement sentir, les maladies ravageaient l'armée; puis des pluies continuelles, des froids vifs pendant la nuit, succédant à de grandes chaleurs pendant le jour, achevaient de ruiner l'armée qui tombait véritablement d'inanition.

L'ordre de retraite fut donné le 4 mars 1811, en même temps que celui de brûler les ponts; mais, pour laisser l'ennemi dans le doute sur les instructions du maréchal Masséna, il fallait tenir secrètes les opérations d'évacuation et de destruction des ponts.

On jeta dans la rivière tout ce qui pouvait être de quelque utilité à l'ennemi : clous, planches, clameaux, etc.; on établit des fourneaux dans lesquels on fondit le plomb en saumons énormes que les pontonnniers jetèrent dans le cours d'eau.

Il restait de grands amas de poutrelles, de madriers et de cordages qu'on ne pouvait brûler, pour ne pas éveiller l'attention des Anglais. Le jour fixé pour le départ, on employa tous les ouvriers à couper à la hache les poutrelles en deux ou trois parties, suivant leur longueur, quant aux cordages, ils furent portés hors de ville, goudronnés et brûlés.

Pendant la journée, les chariots, charrettes et toutes les voitures qu'on ne pouvait emmener, et qui étaient destinés au pont qu'on

avait pensé de jeter sur le Tage, furent réunis sur la rive droite du Zézêre, dans un repli du terrain ; on les démonta et on y mit le feu. Les ferrures furent noyées.

En moins de deux heures, tout fut consumé !

Pendant le jour, une arrière-garde d'infanterie contenait le petit corps que les Anglais avaient envoyé pour inquiéter, suivre l'armée et la prévenir dans sa marche sur Coïmbre.

On avait deux moyens de replier le pont : l'un, d'exécuter une conversion ; l'autre, de le replier par bateaux successifs. La première manœuvre parut peu sûre à cause de la confusion ; le général Eblé préféra le dernier parti et réserva, pour le passage de l'arrière-garde, un pont volant de deux bateaux.

La nuit venue, on replia le pont dans le plus grand silence sans qu'on laissât tomber à l'eau une seule pièce de bois. Chaque bateau, amarré à une cinquenelle, était successivement chargé de sa travée, amené à la rive et traîné ensuite par les pontonniers et les ouvriers d'artillerie jusqu'à l'endroit où il devait être brûlé. Entre chacun d'eux on disposa les poutrelles, madriers, etc. ; puis, au moyen de soufre, de fascines, de vieux prélarts goudronnés, on mit le feu en plusieurs endroits à la fois.

L'arrière-garde passa sur le pont volant qu'on fit sauter de suite au moyen d'obus placés dans chaque bateau, auxquels on mit le feu au moyen d'un boudin en toile. Le premier pont, au dessus de Punhète, avait été brûlé dans la matinée du même jour. Ainsi furent brûlés, en moins de deux heures, deux équipages de 80 bateaux avec les haquets de transport, qui avaient coûté deux mois de travail et pour lesquels il avait fallu filer le chanvre et fabriquer jusqu'au moindre bout de corde, faire les haches destinées à abattre les arbres, les scies propres à les débiter, etc. On ne donnera jamais assez d'éloges au général Eblé, aux pontonniers et aux ouvriers mal nourris et mal payés qui étaient sous ses ordres. On est saisi d'admiration devant un tel prodige de volonté et d'industrie.

Les compagnies détachées au 1er bataillon restèrent en Espagne jusque vers la fin de 1813.

Les revers éprouvés par les armées françaises les ramenèrent

en France; seule, la 3e compagnie du 2e bataillon rentra à Metz au mois de janvier 1811.

---

## CAMPAGNE DE 1812 (1)

### RUSSIE

Dans les grandes guerres qu'on vient de passer en revue, on constate que les équipages de pont firent défaut à chaque pas de la marche des colonnes : l'absence d'équipages se fit cruellement sentir à l'armée du Rhin

L'armée d'Italie était totalement dépourvue de matériel de pontage.

En 1797, Moreau adressait prières sur prières à Paris pour solliciter du Directoire, un équipage de ponts. En 1880, l'armée du Rhin était complètement dénuée de moyens pour traverser les cours d'eau.

En Espagne, de 1808 à 1811, la pénurie de ressources en matériel ordinaire de pontage donna naissance à l'emploi de moyens originaux pour construire ou réparer les ponts. Le zèle, le dévouement des pontonniers furent, pendant cette dernière campagne, à hauteur de ces circonstances difficiles, dans un pays où le patriotisme farouche des habitants faisait le vide devant les armées françaises.

C'est donc guidé par l'expérience que, dès avril 1811 et dans la prévision de la guerre de 1812, Napoléon donna au général Clarke, Ministre de la guerre, les ordres suivants relatifs au personnel et au matériel des équipages de ponts :

« Un directeur général des ponts sera nommé ; il aura ses outils, ses pontons, ses bateaux, comme il a son personnel. Chaque compagnie de pontonniers aura :

» Une voiture d'outils et, dans cet assortiment d'outils, sera

---

(1) Voir archives du ministère de la guerre ; archives du corps ; *Passage des rivières*, de Haillot (1835) ; Aide-mémoire de Gassendi (1819).

compris tout ce qui est nécessaire pour préparer un pont et même faire des radeaux, des bateaux et des cordages. »

Soucieux de l'organisation du service des ponts, il écrivit de nouveau, le 4 décembre 1811, que « tout ce qui est relatif à l'équipage d'artillerie de la grande armée est organisé hormis le service des ponts; il faut que ce service soit organisé très largement; il faut des pontons à chaque corps d'armée et des moyens pour réparer les ponts ».

Ce n'est qu'au commencement de l'année de 1812, à Dantzig, que l'on s'occupa de la construction des voitures, bateaux et agrès nécessaires à l'entreprise de cette mémorable campagne.

Chaque haquet était chargé d'un bateau et de ses poutrelles, avec les madriers, ancres, cordages d'ancres et d'autres agrès: le tout pesait 3,000 kilogr. !

Le 1er bataillon fournit sept compagnies à l'armée de Russie. Le 2e bataillon marcha tout entier avec l'armée du roi d'Italie (1).

L'équipage de Dantzig fut remis au général Eblé qui prévit le mauvais service qu'il obtiendrait des voitures peu mobiles par leur mode de construction et par leur chargement.

Dans les premiers jours de juin 1812, 100 bateaux et leurs nacelles partirent de Dantzig. Ils étaient partagés en deux équipages partiels et suivis d'un troisième composé de quelques nacelles, d'ancres, de cordages, d'une sonnette et de divers objets. Ce dernier équipage d'agrès, composé d'une centaine de voitures, avait pour but de fournir les moyens d'établir promptement des ponts avec les bateaux et les bois qu'on espérait trouver dans les pays qu'on allait parcourir.

Le projet de l'Empereur était de diriger la masse de ses troupes sur Wilna et plus tard sur Moscou.

**Passage du Niémen.**

Le premier cours d'eau qui se présenta fut le Niémen.

Les pontonniers en firent la reconnaissance dans la journée et,

(1) Voir les emplacements des troupes.

dans la nuit, protégés par l'artillerie établie sur les hauteurs, ils commencèrent à passer des troupes en bateaux. La construction de trois ponts, espacés de 300 mètres, fut terminée à 4 heures du matin.

Au soleil levant, 220,000 hommes avaient franchi le fleuve et marchaient sur Wilna.

Ces trois ponts restèrent quatre jours tendus ; on les replia, et l'un d'eux fut conduit à Piloni pour le passage de l'armée d'Italie.

Dans leur mouvement offensif sur Wilna, les pontonniers jetèrent, sur le même fleuve, des ponts de radeaux à Grodno, à Olcta, à Meretch et à Niementchen.

### Pont sur la Vilia.

Dans les 30 lieues qui séparent Kowno de Vilia, on reconnut la difficulté de trainer un équipage si pesant. Avec de grands efforts, il ne pouvait faire que 3 ou 4 lieues dans un de ces longs jours d'été.

Pour que les haquets parcourussent des rampes tant soit peu rapides, on était obligé de fixer des cordages à ces voitures et de les faire tirer simultanément avec des chevaux, par 20 ou 30 hommes. Les chevaux, mal nourris, ruinés par un tirage forcé, manquèrent bientot et, pour compléter les attelages, on laissa des voitures en arrière.

Ils arrivèrent le 28 juin à Vilna. Les Russes avaient brûlé le pont de cette ville ; les pontonniers, aidés par des ouvriers lithuaniens, rétablirent les parties brûlées et en construisirent un second, près du premier, avec des arbres équarris qu'ils trouvèrent sur les rives ; arbres de 30 mètres de longueur et d'un équarrissage si fort qu'on ne mit guère que sept arbres par radeau ! Tous ceux d'ailleurs qu'ils construisirent pendant cette campagne étaient composés avec des arbres de dimensions analogues. Le centre de gravité était difficile à déterminer exactement, et il fallait, pour rétablir l'équilibre, glisser dans l'intervalle des arbres et sous la queue des radeaux des arbres d'un échantillon plus faible.

C'est ainsi que les pontonniers évitèrent les graves accidents qui auraient pu se produire surtout pour les lourdes voitures des équipages militaires.

Le 29, ils firent franchir cette même rivière au maréchal Ney, à l'aide d'un pont de bateaux qu'ils construisirent devant Suderwa.

Le 28 juin, dès leur arrivée à Vitespk, sur la Dwina, les pontonniers reçurent l'ordre de laisser tous les bateaux dans cette ville et de n'en conserver que 28 pour suivre l'armée jusqu'à Moscou.

Le 7 juillet, le général Eblé organisa un équipage de 32 bateaux avec deux compagnies de pontonniers pour faire partie du détachement commandé par le général Kirgener, qui se dirigeait sur Vidry, et pour venir en aide à l'armée du roi de Naples. Ces compagnies étaient chargées de réparer les ponts avariés.

On accorda au général Eblé 200 paires de bœufs à l'effet de soulager les chevaux et pour que l'équipage de pont de la garde pût arriver à temps à Sweintsainy.

Les pontonniers étaient déjà à cette époque réduits aux deux tiers de leur effectif lors du passage du Niémen ; la disette les avait forcés à faire un usage immodéré de viande qu'ils se procuraient avec facilité. Il était résulté de l'abus de cette nourriture, qu'une eau marécageuse rendait encore plus malfaisante, une dysenterie à laquelle peu d'individus échappaient.

### Pont sur la Dwina et le Dnieper.

Le 12 juillet, ils établirent un pont sur la Dwina pour le passage du corps du duc de Reggio. Un second pont sur le même fleuve fut construit à Biochien Rowschi, le 21 juillet, pour le corps d'armée du vice-roi d'Italie, et enfin, le 31 juillet, à Mohilet sur le Dnieper, un troisième pont fut jeté pour le passage du corps du maréchal Davoust.

Le 10 août, deux compagnies de pontonniers reçurent l'ordre de marcher à grandes journées de façon à arriver sur le Dnieper à

Rossasna et à Orcha pour y jeter 4 ponts avec 32 pontons et outils nécessaires.

Outre ces 4 ponts, les pontonniers en construisirent encore 2 autres, le 14 août, près de Sady, sur la route de Lionbawitchi, afin d'abréger d'un jour la route de Smolensk.

On était alors près de l'ennemi, et ils ne jetaient les ponts qu'au moment même où apparaissait la tête de la colonne qui devait franchir le cours d'eau.

Dans la nuit du 13 au 14 août, deux ponts furent construits sous le feu de l'ennemi, sur le Dnieper, en face de Khowino, en vue de la prise de Smolensk.

Le 24 août, l'Empereur donnait l'ordre aux pontonniers de replier ces ponts et de partir en avant, sans matériel, pour gagner une marche afin de réparer les ponts. « Il est probable, disait Napoléon, que, dans trois ou quatre marches, il y aura une bataille générale, et tout le succès peut dépendre de la rapidité avec laquelle seront établis les ponts sur les torrents et les rivières. »

### Pont sur la Dwina.

A Souvage, la 1re compagnie du 2e bataillon (capitaine Gillet) construisit un pont de chevalets de 58 mètres de longueur sur la Dwina. Huit heures de temps suffirent à cette construction, malgré la pénurie d'outils et de matériel (1).

Les bois furent recueillis dans la journée et débités pendant la nuit.

Le pont, commencé à 2 heures, fut terminé à 10 heures du matin.

Le capitaine reçut à ce sujet des félicitations de la part du général d'Anthouard, qui commandait l'artillerie du 4e corps d'armée (armée d'Italie).

---

(1) La compagnie n'avait pour toutes ressources qu'un caisson d'outils, une forge de campagne et un chariot de munitions sur lequel se trouvaient quelques cordages, des pelles et des pioches.

### Passage de la Moskowa.

La même compagnie fut chargée de jeter un pont sur la Moskowa, à cinq heures de Moscou.

Complètement dénués de ressources, les pontonniers démolirent une misérable chaumière élevée dans les environs pour se procurer du bois propre à faire des chevalets.

Après beaucoup de recherches dans les environs, ils découvrirent dans la rivière des radeaux coulés, que l'ennemi avait chargés les uns sur les autres et submergés à l'aide de pierres. Les plus gros bois servirent à compléter les chevalets; les moyens servirent de poutrelles, les plus petits de madriers.

Commencé dans l'après-midi, le pont fut complètement terminé le lendemain matin. Les pontonniers, en cette occasion, éprouvèrent de bien grandes fatigues, parce qu'ils étaient obligés de rester constamment dans l'eau par un temps froid et pluvieux, tant pour démolir les radeaux que pour établir le pont.

Celui-ci, de 60 mètres de longueur, servit au passage de l'artillerie, de la cavalerie, de l'infanterie et aux équipages du 4e corps d'armée.

### Entrée à Moscou.

Le 15 septembre, les compagnies firent leur entrée à Moscou. Elles y restèrent pendant un mois. La saison s'avançait, on touchait à l'hiver; l'ennemi renforcé menaçait la ligne d'opérations.

L'armée quitta Moscou le 18 octobre 1812, en repassant par la Moskowa et Borodino.

A 30 lieues de Moscou, tous les fléaux de la famine et les effets d'une saison fort rigoureuse anéantissaient les malheureux qu'avaient épargnés les chances de la guerre. Les pontonniers, comme l'armée dont ils faisaient partie, vivaient des chevaux qui mouraient et d'un peu de farine délayée dans l'eau. Ils n'avaient ni tentes, ni abris durant la nuit.

Pendant cette retraite mémorable, ils réparèrent les ponts de toute espèce qui se trouvaient en mauvais état sur les routes et les cours d'eau que parcourait l'armée.

### Passage du Dnieper.

Ils construisirent à Smolensk 2 ponts de chevalets sur le Dnieper et 2 ponts semblables à Orcha.

### Passage du Vop.

Un pont de bateaux fut jeté (9 novembre) sur le Vop, pour le corps d'armée du vice-roi (1).

Les bateaux laissés à Vitespk avaient été transportés à Orcha, par 5 ou 600 chevaux forts et reposés.

Napoléon fit brûler la plupart des voitures, et, pour conserver une centaine de canons attelés, fit détruire les équipages de ponts (2), malgré la résistance que lui opposa le général Eblé, qui insistait pour conserver au moins 15 bateaux, n'exigeant pour les traîner que 73 des chevaux disponibles.

Du Dnieper à la Bérésina, le danger croissait ; il fallait à tout prix franchir ce dernier cours d'eau pour échapper aux Russes, qui avaient coupé le grand pont de Borisow et attendaient l'armée française devant cette ville, sur la rive droite de la Bérésina, avec des forces considérables.

### Passage de la Bérésina.

On ne pouvait songer à rétablir le pont de Borisow. Napoléon résolut de tromper l'ennemi par de fausses démonstrations, et de tenter le passage vers un autre point de la Bérésina.

Le général Eblé, commandant les compagnies de pontonniers, et le général Chasseloup, qui commandait le génie, avaient été

---

(1) Ce pont fut emporté par la crue des eaux et les glaçons énormes que la rivière charriait.

(2) 60 bateaux, munis de tous leurs agrès, brûlés au sortir d'Orcha.

chargés de se concerter pour construire les ponts. Ils arrivèrent le 25, entre 4 et 5 heures du matin, devant Borisow. Le général Eblé avait avec lui sept compagnies (1) de pontonniers fortes d'environ 400 hommes en bon ordre, ayant conservé leur fusil.

Le matériel consistait en six caissons renfermant des outils d'ouvriers en bois et en fer, des clameaux, des clous, des haches, des pioches, du fer, deux forges de campagne et deux voitures chargées de charbon. Ce matériel, indispensable pour une opération de laquelle dépendait le salut de l'armée, avait été conservé par les soins du général Eblé, qui avait eu aussi la précaution de faire prendre à Smolensk, à chaque pontonnier, un outil, 15 ou 30 clous et quelques clameaux que tous déposèrent fidèlement au lieu choisi pour faire les préparatifs du passage.

Le général Chasseloup avait sous ses ordres plusieurs compagnies de sapeurs (450 hommes) et les restes des bataillons du Danube (ouvriers de la marine).

On laissa deux compagnies de pontonniers et une compagnie de sapeurs à Borisow pour faire, auprès du pont rompu, des démonstrations de passage ; les autres compagnies se mirent en route pour Wesolowo (à 4 lieues au dessus de Borisow), où le véritable passage avait été résolu (2). Ils y arrivèrent vers 4 ou 5 heures du soir.

---

(1) Les 2e, 7e, 9e du 1er bataillon, et les 2e, 3e, 4e et 5e du 2e bataillon.

(2) L'existence d'un ancien gué et le coude en rentrant, formé en cet endroit, devaient favoriser la construction. C'était en effet, à cette époque, une position avantageuse, car la rive concave étant plus élevée que la rive convexe, l'artillerie pouvait dominer et croiser ses feux rapprochés sur le terrain à conquérir. Après le passage, on pouvait établir en avant une tête de pont ayant une grande capacité intérieure et peu de développement sur le front. Les avantages des rentrants n'existent plus avec l'artillerie actuelle dont l'action des pièces se fait sentir à de grandes distances. C'est plutôt maintenant un inconvénient, car la rive concave étant plus ou moins escarpée, la mise à l'eau des bateaux est difficile, et la confection des rampes exige de grands terrassements. La rive opposée étant généralement, au contraire, plate et marécageuse, on n'a pas toujours assez d'eau pour porter des bateaux, et on est obligé d'employer des chevalets qui demandent beaucoup plus de temps pour la mise en place et qui souvent reposent sur un terrain d'alluvion peu solide. Enfin, il faut, à chaque fois que le niveau change, allonger ou raccourcir le pont.

A cet endroit, la rivière peu rapide avec fond vaseux et inégal, avait environ 105 mètres de largeur, avec une profondeur variant entre 1m,80 et 2m,10. La rive droite était très marécageuse; heureusement que le froid avait durci le terrain, autrement les voitures n'auraient pu être conduites à plus de 100 pas de la rivière.

Il fut convenu que l'on construirait trois ponts de chevalets, dont deux seraient exécutés par l'artillerie et un par le génie, à l'endroit même où, cent quatre ans auparavant, Charles XII avait passé cette rivière.

Le 2e corps, qui occupait Wesolowo depuis deux jours, avait fait construire une vingtaine de chevalets, mais avec des bois de si faible équarrissage que l'on ne put songer à s'en servir. Napoléon avait compté sur ces préparatifs; informé de ce contre-temps, il ordonna de jeter un pont à 10 heures du soir.

C'était d'une impossibilité absolue; néanmoins, on se mit à l'ouvrage : on abattit des maisons, on rassembla les bois; on forgea des clous, des clameaux, des crampons; enfin, on travailla sans relâche avec une grande activité toute la nuit.

Afin de suppléer aux bateaux dont on manquait absolument, on construisit trois petits radeaux; mais les bois qu'on y employa, faute d'autres, étaient de dimensions si faibles, que chaque radeau ne pouvait porter plus de 10 hommes.

Le 26, à 8 heures du matin, Napoléon donna l'ordre de jeter les ponts.

En même temps, quelques cavaliers passèrent la rivière à la nage, ayant chacun un voltigeur en croupe; puis les pontonniers passèrent successivement 3 à 400 hommes d'infanterie sur les radeaux sans que l'ennemi opposât une forte résistance.

Vu les circonstances pressantes et la pénurie des matériaux, le général Chasseloup, dans l'impossibilité de construire un troisième pont, mit à la disposition du général Eblé les sapeurs ainsi que les chevalets que ceux-ci avaient construits.

Le nombre des chevalets ne suffirent pas encore pour les deux

ponts et, pour remédier aux accidents, on en continua la construction pendant toute la journée.

A 1 heure de l'après-midi, le pont de droite fut achevé. Il était destiné pour l'infanterie et la cavalerie seulement, parce qu'on n'avait pu employer, pour le couvrir, que de mauvaises planches de minime épaisseur.

Le 2e corps (Oudinot), avec une pièce de 8 et un obusier, passa le premier. Napoléon, placé à l'entrée du pont, assista au défilé des troupes.

L'ennemi incertain une partie de la journée sur notre véritable passage, à cause des mouvements des troupes et des démonstrations faites au pont de Borisow, reprit l'offensive dans la soirée; mais le 2e corps le battit et, malgré tous les efforts que firent les Russes les deux jours suivants, nos troupes conservèrent la position qui couvrait le défilé des ponts.

Le pont de gauche, destiné spécialement pour les voitures, fut terminé à 4 heures. Aussitôt, l'artillerie du 2e corps défila sur ce pont; elle fut suivie par celle de la garde du grand parc, et successivement par l'artillerie des autres corps et les diverses voitures de l'armée. Les voitures, en passant sur le tablier raboteux du pont de gauche, constitué au moyen de rouleaux de 5 à 6 mètres de longueur, produisirent des secousses violentes, augmentées par l'allure rapide que firent prendre les conducteurs à leurs attelages; aussi, malgré les recommandations des pontonniers, les chevalets s'enfonçaient inégalement; il en résultait des inclinaisons qui augmentaient les secousses et faisaient écarter les pieds des chevalets; et, à 8 heures, trois chevalets s'écrasèrent. Ce funeste événement consterna le général Eblé, qui, sachant combien les pontonniers étaient fatigués, désespérait presque de réunir, sur-le-champ, le nombre d'hommes nécessaires pour travailler avec promptitude à des réparations si urgentes. Ce ne fut pas sans peine que l'on parvint à tirer d'auprès du feu, où ils étaient endormis, des hommes harassés de fatigue. Des menaces eussent été bien infructueuses.

La voix de l'honneur et de la patrie seule pouvait se faire enten-

dre à ces braves gens qui étaient aussi fortement stimulés par l'attachement et le respect qu'ils portaient au général Eblé.

Après trois heures de travail, le pont fut réparé et les voitures reprirent leur marche.

Le 27, à 2 heures du matin, trois chevalets du même pont se rompirent dans l'endroit le plus profond de la rivière.

La seconde moitié des pontonniers que le général Eblé avait eu la sage précaution de laisser reposer fut employée à réparer le nouvel accident. Après quatre heures du travail le plus pénible, par un froid des plus rigoureux, malgré les glaçons que charriait la rivière, les communications furent rétablies à 4 heures du matin.

A 4 heures du soir, le passage fut encore interrompu pendant deux heures par la rupture de deux chevalets. Le courage et le dévouement des pontonniers vinrent encore une fois à bout de ce dernier malheur.

Au pont de droite, sur lequel ne passaient que des hommes et des chevaux, les chevalets ne se rompirent pas, mais on fut constamment occupé à réparer le tablier en vieilles planches qui, n'ayant pu être fixées solidement, se dérangeaient fréquemment.

Pour diminuer la fatigue des ponts, on avait couvert leur tablier avec du chanvre et du foin qu'il fallait souvent renouveler.

Malgré ces facheux contre-temps, le passage s'effectua avec assez de promptitude.

Jusqu'au 27 au soir, il n'y avait pas encore eu d'encombrement; mais, dans la nuit du 27 au 28, les hommes arrivèrent en foule compacte amenant avec eux leurs voitures et leurs chevaux.

Cette marche tumultueuse produisit un tel encombrement que ce n'était qu'avec des peines infinies et après avoir couru de grands dangers, que l'on pouvait arriver jusqu'aux ponts. Le général Eblé ainsi que ses officiers tentèrent, à plusieurs reprises de rétablir l'ordre; ils ne pouvaient se faire écouter par des hommes qui ayant depuis plus d'un mois secoué le joug de toute discipline,

étaient dominés par l'égoïsme et livrés pour la plupart à un profond abrutissement (1).

Le 28 au matin, lors des attaques combinées des armées russes sur les deux rives de la Bérésina, le désordre fut porté à son comble près des ponts et continua toute la journée. Chacun voulant passer le premier et personne ne voulant céder le passage, interrompu pendant de longs intervalles, n'eut bientôt lieu qu'avec une extrême difficulté. Les projectiles qui tombèrent sur cette colonne, au commencement de la bataille, mirent le comble à la confusion.

La place entre les ponts et le village de Veselowo était couverte par une masse d'hommes, de chevaux et de voitures tournés dans tous les sens et ne pouvant faire aucun mouvement.

La pluie de boulets et d'obus qui tomba au milieu de cette foule produisit un ravage épouvantable.

L'action de cette masse se portant elle-même vers la rivière amena de grands malheurs ; des officiers, des soldats furent étouffés ou écrasés sous les pieds des hommes et des chevaux ; un grand nombre de soldats qui s'étaient jetés dans la Bérésina y périrent ; d'autres se sauvèrent à la nage ou atteignirent les ponts sur lesquels ils montèrent en se cramponnant aux chevalets. Des chevaux errants, sans guide, se réunirent et, en se serrant, formèrent une masse presque impénétrable.

Le feu cessa de part et d'autre vers 5 heures ; mais le passage, retardé par une succession continuelle d'obstacles, ne s'effectuait qu'avec une lenteur désespérante.

Dans cette situation funeste, le général Eblé fit faire un grand effort pour débarrasser les avenues des ponts et faciliter la marche du 9e corps qui, soutenant la retraite, devait se retirer pendant la nuit. 150 pontonniers furent employés à l'opération, qui consistait à faire une espèce de tranchée à travers cet encombrement de cadavres d'hommes et de chevaux, de voitures brisées et

(1) Colonel Chapelle et commandant Chapuis, *Narration*.

renversées. Ils durent frayer un chemin à travers ces monceaux, au milieu de la chair et du sang, pour faciliter l'écoulement des troupes.

Le 9e corps quitta ses positions à 9 heures du soir et défila sur les ponts en très bon ordre, emmenant avec lui toute son artillerie.

Cependant, il restait encore sur la rive gauche des officiers et autres militaires blessés ou malades, des employés, des femmes, des enfants, des officiers payeurs, etc.; enfin, une foule désolée avec leurs provisions et leurs chevaux. Tout ce monde, hormis les blessés et les malades, pouvait facilement, en abandonnant chevaux et voitures, passer les ponts pendant la nuit; mais on ne put les décider à quitter le côté de la Bérésina qui seul offrait les bois nécessaires pour former les feux. Le maréchal Victor, le général Eblé, ses officiers, firent de vains efforts pour mettre en mouvement cette foule indifférente et obstinée.

Le général Eblé, qui avait reçu l'ordre de détruire les ponts à 7 heures du matin, attendit le plus longtemps qu'il lui fut possible pour commencer une opération dont il avait assuré le succès par les préparatifs auxquels il avait donné tous ses soins pendant la nuit. Ce ne fut qu'à 8 heures 1/2, lorsqu'il n'y avait plus un moment à perdre, qu'il ordonna de couper les ponts et d'y mettre le feu.

La rive gauche de la Bérésina offrit alors le plus douloureux spectacle : hommes, femmes poussaient des cris de désespoir ; plusieurs tentèrent de passer en se précipitant à travers les flammes du pont ou en se jetant à la nage; d'autres se hasardèrent sur la glace qui, cédant sous leurs pieds, les engloutissait.

Enfin, vers 9 heures, les cosaques arrivèrent et firent prisonnière cette multitude en grande partie victime de son aveuglement.

Le travail de destruction fut entièrement achevé à 9 heures 1/2; alors le général Eblé fit réunir les pontonniers et se retira sur Zembin, route que suivait l'armée.

L'arrière-garde de l'armée avait pris position à une heure envi-

ron de la Bérésina pour couvrir un défilé de 2 lieues de long, dans une forêt marécageuse traversée par une chaussée étroite sur laquelle ne pouvait passer qu'une voiture de front.

Ce défilé, dont les côtés étaient presque impénétrables, était terminé par trois grands ponts de bois établis à la suite l'un de l'autre sur des ruisseaux et des marais qui n'étaient pas entièrement gelés.

Ces ponts avaient ensemble plus de 600 mètres de longueur.

Le maréchal Ney donna l'ordre, en arrivant, de brûler les trois ponts en disant que leur parfaite destruction était de la plus grande importance (1).

Les pontonniers disposèrent tout pour leur embrasement qui commença à 10 heures du soir, le 29, aussitôt après le passage des dernières troupes de l'arrière-garde.

Les pontonniers se retirèrent le 30, à 4 heures du matin, après la destruction complète des ponts, harcelés par la fusillade des tirailleurs cosaques.

Ce passage mémorable est extrait de la narration du colonel Chapelle, chef d'état-major des équipages de ponts, et du chef de bataillon Chapuis, qui commandait le 2e équipage de pont et le 2e bataillon de pontonniers. Les détails dans lesquels on est entré donnent une idée des difficultés qu'on eut à surmonter pour, dans une seule nuit et avec une troupe fatiguée par de longues marches de jour et de nuit et privée de subsistances, abattre des maisons, en rassembler et choisir le bois, construire des chevalets ; puis, avec cette même troupe, jeter les ponts, ensuite les entretenir et les réparer pendant trois jours et trois nuits.

Dans cet énorme désastre, toute l'armée a fait son devoir; le colonel Chapelle affirme que les pontonniers ont seuls travaillé dans l'eau ; malgré les glaces que charriait la rivière, ils y entraient souvent jusqu'aux aisselles pour placer les chevalets qu'ils contenaient de cette manière jusqu'au moment où les bois, qui servaient

---

(1) Si le général russe eût fait détruire les trois ponts en question, l'armée française se fût trouvée dans un embarras pire que le premier.

de poutrelles, étaient fixés sur les chapeaux. Animés et soutenus par la présence du général Eblé, les pontonniers ont montré une persévérance et un dévouement sans bornes dans la pénible réparation des ponts ; sur plus de 100 qui se sont mis à l'eau, soit pour construire, soit pour réparer les ponts, on n'en a conservé qu'un très petit nombre. Ce fut un sublime spectacle que cette armée mourante, trouvant encore la force de remporter une dernière victoire ; mais ce qu'il y avait de plus admirable encore, c'étaient ces humbles travailleurs, sans eau-de-vie pour se réchauffer, n'ayant pour tout aliment qu'un peu de bouillie sans sel, sortant de l'eau glacée, la mort dans le sein, après avoir sauvé, hélas! pour quelques jours, le reste de l'armée (1).

Il moururent presque tous. On voit cependant mourir capitaine d'artillerie, en 1832, le sergent de pontonniers Joseph Devaux qui travailla cinq heures dans l'eau, dans les glaces, et qui fut blessé.

Entre ces martyrs du devoir, un seul nom est resté dans l'histoire, celui du général Eblé (2), mort un mois après ; mais ce nom couvre de gloire ceux de 400 héros inconnus, survivants de 2,000, qui égalaient, par le cœur, leur vénérable chef.

Le général Eblé mettait la construction de ces ponts au premier rang des nombreux services qu'il avait rendus dans le cours de sa longue carrière militaire.

Le colonel Chapelle, dans son récit, met dans la bouche du général Chasseloup-Laubat les paroles suivantes : « Je reconnais que c'est l'artillerie qui doit être chargée des ponts à la guerre, parce qu'elle a, par son personnel, ses chevaux et son matériel, de si grandes ressources qu'il lui en reste encore, quand celles des autres services sont épuisées.

» Le génie et le bataillon du Danube sont entrés en campagne avec une part considérable d'outils de tout espèce, et, cependant, nous sommes arrivés ici sans un seul clou, sans une seule forge, sans un marteau... Si l'opération réussit, ce sera au général Eblé

---

(1) *Histoire de France*, d'Henri Martin.

(2) Voir sa biographie à la fin de l'historique.

qu'on en aura l'obligation, puisque lui seul avait les moyens de l'entreprendre (1) ».

Les officiers commandant les compagnies de pontonniers étaient le colonel CHAPELLE, MM. CHAPUIS, ZADERN et DELARUE, chefs de bataillon ; JOFFRE et BOULANGER, aides de camp du général ; GAUTHIER et DRIEU, capitaines adjoints ; BRAUN, BUSCH, BAILLOT, capitaines commandants du 1er bataillon ; GAUTHIER, DORIMON, PICHON, ANDRIEUX, capitaines au 2e bataillon.

## Siège de Dantzig.

(1813) (2).

Les 2e, 3e, 4e, 5e et 6e compagnies du 2e bataillon, à l'effectif total de 101 hommes commandés par les capitaines GAUTHIER, DORIMON, ANDRIEUX, DRIEU et six lieutenants sous les ordres du colonel CHAPELLE (survivant de la Bérésina, surnommé le *Père des canonniers*) prirent part à ce siège mémorable, privés de solde pendant cinq mois, supportant toutes les rigueurs du siège, privés de sel et de viande, ne se nourrissant que de rats et de chiens.

Le blocus formé par les Russes commença le 21 janvier 1813.

Afin de fouiller les villages submergés dans le Werder et y prendre des subsistances, on avait organisé une flottille qui, montée par les pontonniers et les marins armés de pierriers et de fusils de rempart, était chargée de combattre et de chasser l'ennemi.

Cette flottille, commandée successivement par les capitaines de pontonniers, rendit de très grands services en harcelant constamment les petits postes établis sur les digues de la Mottlau. Elle avait à vaincre, outre l'ennemi, les terribles ouragans qui soufflent pendant des jours entiers sur ce fleuve rapide et large ; les glaces charriées les mirent souvent dans le plus grand péril ; on les vit, le 6 mars,

(1) Le capitaine THIVAL, dans son *Historique du passage des cours d'eau*, affirme que ces paroles n'ont pas été prononcées et que le général Chasseloup-Laubat les a démenties dans une lettre adressée à Gassendi.

(2) *Mémoires* des généraux Campredon, Lariboisière et Pelet.

débarquer à force de rames des troupes qui culbutèrent les Russes au pont de Kranis-Krug et, quand l'ennemi reprit l'offensive, les pontonniers stationnés dans leurs bateaux furent chargés de soutenir ces mêmes troupes pendant qu'elles effectuaient leur mouvement rétrograde.

Au commencement du siège, la Vistule, la Radaune, la Mottlau, formaient une vaste plaine de glace que le génie et les pontonniers cassaient, par un froid de 23 degrés au dessous de zéro, pour débarrasser la Vistule de la débâcle des glaces (janvier 1813).

Ils jetèrent aussi 2 ponts de bateaux à la gorge du Holm et près du fort de Montebello : une formidable crue de la Vistule les força de les replier le 3 septembre 1813 (1) ; les embarcations leur servirent, malgré les vagues et la force du courant, à porter secours aux habitants des maisons les plus éloignées ; ce ne fut qu'au milieu des plus grands dangers que l'on secourut ces infortunés. Plusieurs bateaux furent engloutis avec les pontonniers qui les montaient, victimes de leur généreux dévouement.

Après l'inondation, l'incendie provoqué par le bombardement si intense dans la nuit du 18 au 19 octobre menaçant le magasin aux vivres, out vit les pontonniers dirigés par le colonel CHAPELLE qui tenait lui-même le tuyau d'une des pompes, au milieu d'une fumée épaisse et brûlante, sauver cette précieuse ressource des assiégés.

La place capitula le 29 novembre. Les pontonniers qui n'avaient pas succombé à l'épidémie terrible qui, dans la dernière quinzaine de mars, faisait succomber jusqu'à 200 hommes par jour, les survivants des sorties et des inondations, ceux qui résistèrent à ces maladies produites par les fatigues excessives, furent tous faits prisonniers.

---

(1) Ils furent, plus tard, remplacés par un bac.

## CAMPAGNES DE 1813, 1814, 1815 (1)

Après la mort du général Eblé et pendant la campagne de 1813, ce fut le général d'artillerie Bouchu qui commença les équipages de pont de la grande armée.

Les renseignements font complètement défaut en ce qui concerne les travaux exécutés par les compagnies de pontonniers du 3e bataillon ; on ne peut que noter les ponts de bateaux construits par eux sur l'Elbe, la Reiss, la Sprée et sur l'Oder pour l'armée de Silésie.

Le 3e bataillon, ainsi qu'on l'a vu, fut constitué par quelques compagnies échappées au désastre de Russie, et les débris des compagnies réunies sur l'Elbe. Toutes les compagnies avaient d'ailleurs été faites prisonnières à Torgau et dans la place de Dantzig.

Dès le 19 octobre 1813, des ordres avaient été donnés pour se diriger sur Strasbourg et Metz où s'étaient réfugiés quelques débris des matelots et des ouvriers de la flotte, conscrits de la marine, de 22 ans, appelés de tous les ports militaires ; on parvint, avec ces ressources, à former à Metz, vers le 1er décembre, et pour le 1er bataillon, quatre compagnies qui prirent les nos 11, 12, 13 et 14.

La marine fournit par surcroît 250 matelots des escadres d'Anvers et de Boulogne, plus 150 ouvriers des mêmes ports.

Le dépôt de Turin forma également, le 1er janvier 1814, deux nouvelles compagnies qui prirent les nos 7 et 8 du 2e bataillon à l'aide d'hommes choisis dans l'artillerie et l'infanterie de l'armée d'Italie.

C'est avec ces six compagnies nouvelles et les trois compagnies du 1er bataillon, restées en Espagne, que l'armée française pourvut à son service des ponts pendant la campagne de France ; une compagnie se trouvait avec la réserve et les parcs du 14e corps ; huit compagnies étaient attachées au parc général d'artillerie. Toutes commandées par le chef de bataillon Dessalles.

---

(1) Voir *Victoires et Conquêtes;* archives du ministère de la guerre; *La Grande Armée de* 1813, de C. Rousset.

Cette campagne a eu lieu au milieu de complications politiques qui empêchèrent l'armée de recourir aux expédients usités en pays ennemi. Les événements, d'ailleurs, se succédèrent avec tant de rapidité que, lorsque les armées coalisées eurent envahi notre sol, on n'avait pas songé à rassembler des équipages de campagne complets dans l'intérieur de la France.

Nos équipages de ponts se trouvaient renfermés dans les places des frontières, et la belle opération de Napoléon, entre la Marne et la Seine, furent paralysées, en partie, par la difficulté de traverser les fleuves à volonté.

Ce fut en vain que, d'après les demandes réitérées de l'Empereur, on construisit, sur les bords de la Seine, un équipage de ponts. Cet équipage n'arriva pas à destination.

« Si j'avais eu un équipage de ponts de 10 pontons, écrivait le duc de Feltre, le 26 janvier 1814, la guerre serait finie et l'armée de Schwartzemberg n'existerait plus; je lui aurais pris 8 ou 10,000 voitures et battu son armée en détail; mais, à défaut de bateaux, je n'ai pu passer la Seine où il aurait fallu que je pusse la passer à volonté. »

Arrêté le 22 février devant Merg, dont le pont de pilotis aurait été détruit, le général Clarke écrivait encore, le 2 mars 1814 : « Si j'avais eu un équipage à Merg, l'armée de Schwartzenberg eût été détruite ; si j'en avais eu un ce matin, l'armée de Blücher eût été perdue ! »

Le 24 septembre 1814, le Ministre décidait qu'il y aurait deux chefs de bataillon d'artillerie attachés aux bataillons de pontonniers (Chapuis et Leclerc au 1er bataillon, Baillot et Busch au 2e bataillon).

Au mois de novembre, on forma les pontonniers de la garde.

En 1815, pendant les Cent-Jours, Napoléon, en prenant des dispositions, avait donné l'ordre de laisser, sur les huit compagnies qui étaient à Strasbourg, une dans cette ville pour l'armée du Rhin, une à Metz pour l'armée de la Moselle; les six autres devaient se rendre à Douai, Paris, Laon et devaient être attachées à l'armée du Nord.

Après Waterloo, les cinq premières compagnies et la 8e s'étaient réunies à Limoges et à Bourges où elles furent suivies par l'état-major et le dépôt.

Les 6e et 7e compagnies étaient à La Fère, les 9e et 10e à Strasbourg.

NOTA. — Les passages des rivières ont joué un rôle considérable dans les guerres du Consulat et de l'Empire; on a vu, en effet, le succès des opérations militaires lié le plus souvent, à la réussite du franchissement des cours d'eau. La rapidité d'exécution du passage était le but capital poursuivi par l'Empereur. Il écrivait, le 15 décembre 1811, au Ministre de la guerre : « Je désire que, dans les équipages de ponts formés à Dantzig, les officiers d'artillerie disposent les pièces de manière qu'on puisse, en une heure de temps, dresser le pont et le mettre à l'eau d'une seule pièce. »

Il ressort de l'historique de cette période que la plupart des ponts jetés par les pontonniers ont été établis à l'aide de matériaux provenant, en totalité ou en partie, du théâtre de la guerre, le concours des équipages mobiles n'ayant tenu qu'une place relativement secondaire dans les opérations dont il s'agit.

## CAMPAGNE D'ESPAGNE (1)

(1823.)

En 1823, toutes les compagnies du bataillon étaient réunies à Strasbourg (depuis 1818).

Les opérations des pontonniers, pendant la campagne de 1823, débutèrent par la construction d'un équipage de ponts de 30 bateaux, 4 nacelles et 70 haquets.

La construction des bateaux fut confiée au capitaine PRADELLE, assisté des lieutenants LAURON, TREDAL, HAILLOT et PERRIN.

Les 1re et 2e compagnies (capitaines PAYAN et ROLLAND DE CARAGNOL), à l'effectif de 160 hommes chacune, furent désignées pour prendre part à cette campagne. Elles partirent de Strasbourg le 25 février 1823, à destination de Bayonne où elles désespérèrent d'arriver assez tôt pour faire franchir la Bidassoa au corps d'armée.

Commandées par le chef de bataillon LIAUTEY, elles n'arrivèrent à Bayonne que le 16 avril.

La Bidassoa avait été franchie huit jours avant, à l'aide d'un pont

(1) *Opérations des pontonniers en Espagne*, par Baillot. — Voir *Journal des marches du régiment;* archives du corps.

de bateaux construit par la 7e compagnie d'artillerie à pied et d'après les ordres du général Tirlet, qui commandait l'artillerie de l'armée.

**Passage de la Bidassoa (1).**

Ce pont, considérablement endommagé par le passage de l'armée, fut reconstruit par le lieutenant Haillot, de la 2e compagnie. Le flux et le reflux occasionnèrent un travail continuel à ce pont qui fut replié le 22 mai (2).

Le 27 avril, la 1re compagnie, munie d'un caisson d'outils, d'une forge et de deux chariots à munitions chargés d'agrès, partit de Bayonne pour Madrid, où était situé le grand quartier général, et y arriva le 26 mai.

Le capitaine Payan en repartit le 1er juin avec deux escouades, pour faire partie d'une colonne, commandée par le général Bourdesoult, escortant l'artillerie de réserve qui prit la route de l'Andalousie.

Le 16 juin, cette réserve fut parquée dans un champ nouvellement moissonné ; le feu d'un bivouac se communiqua à ce champ ; il acquit une telle force, qu'on ne put s'en rendre maître, et il fallut au plus vite, et non sans danger, retirer les caissons chargés de ce champ enflammé. Les pontonniers montrèrent, en cette occasion, leur sang-froid et leur courage accoutumés. On cite particulièrement le brigadier Karcher qui fut, plus tard, proposé pour la décoration de la Légion d'honneur.

---

(1) Le général Tirlet, qu'on a vu pendant la campagne de 1795 s'illustrer (notamment au passage du Rhin par Jourdan), était volontaire en 1792 dans le régiment de Bouillon, puis dans l'artillerie en qualité d'aspirant ; lieutenant au régiment à pied le 1er pluviôse an II ; capitaine commandant la 2e compagnie de pontonniers formée à l'armée de Sambre-et-Meuse ; chef de bataillon commandant le 2e bataillon le 11 nivôse an V ; colonel au 1er régiment d'artillerie à cheval ; général de brigade le 11 fructidor an XI ; baron de l'Empire et directeur général des ponts de l'armée en 1809 ; général de division le 10 janvier 1813 ; inspecteur général d'artillerie sous Louis XVIII ; pair de France le 3 novembre 1831 ; mort le 30 novembre 1831.

Son nom est inscrit sous l'arc de triomphe de l'Etoile.

(2) Il avait 160 mètres de longueur et était composé de 18 bateaux et de 4 chevalets à chapeaux mobiles.

La compagnie arriva au fort de Sainte-Marie le 21 juin et fut employée à l'organisation du parc d'artillerie qui devait agir contre Cadix.

Le lieutenant DELAMOTTE, avec une autre escouade de cette même compagnie, fit partie de la colonne Bourmont qui partit de Madrid le 26 mai, se dirigeant sur Séville par la route de l'Estramadure.

Le lieutenant DEBACK avec la dernière escouade se dirigea, le 27 mai, sur Almaraz où il avait reçu l'ordre de jeter un pont sur le Tage.

**Passage du Tage.**

Le pont d'Almaraz avait été détruit et les Espagnols communiquaient en se servant d'un bateau équipé en traille.

Le lieutenant prévoyant que l'ennemi, en se retirant, ne manquerait pas de détruire tous les moyens de passage, s'était muni de quelques bois de pin et de peaux de boucs, les seules ressources que lui offrait ce pays.

Le 7 juin au soir, les pontonniers arrivèrent sur les bords de la rivière et constatèrent que l'ennemi avait brûlé tous les bateaux.

Le sergent DOHUBRT et 15 pontonniers, quoique fatigués par les 8 lieues qu'ils venaient de faire, se jetèrent à la nage et allèrent chercher deux barques qui se trouvaient à flot sur la rive opposée; toutes les deux en partie brûlées et fortement endomagées (1). Pendant le reste du jour, les pontonniers ramassèrent sur la rive gauche et passèrent à la nage, sur la rive opposée, tout ce qui pouvait servir à leurs travaux : madriers, bois épars, clous et vieux cordages.

Le lendemain, à la pointe du jour, on se hâta de réparer la plus petite des barques, qui servit, vers 10 heures du matin, à passer de l'infanterie sur l'autre rive.

Vers midi, on avait terminé la construction d'un petit radeau confectionné avec des peaux de bouc qu'on gonfla et avec les bois trouvés sur les bords du fleuve. Il servit à passer de la cavalerie.

(1) Le Tage, à cet endroit, a environ 80 mètres de largeur et un courant assez rapide.

La difficulté de bien joindre les bordages à la lueur des flambeaux fit cesser à 9 heures du soir les réparations de la plus grande des deux barques.

Le travail fut repris à 3 heures et terminé à 11 heures du matin.

Dès que le grand bateau fut équipé en traille, on démolit le radeau dont les peaux de bouc s'étaient crevées en abordant. Le passage continua pendant la journée du 10 et fut terminé à 11 heures du matin.

A midi, tout le corps d'armée se trouvait de l'autre côté du Tage. Le lieutenant et ses pontonniers repartirent le 12 pour Madrid, après avoir remis les bateaux à un officier d'infanterie qui resta détaché en ce point.

En résumé, avec ces faibles ressources, deux sections de pontonniers, fortes de 40 hommes, réparèrent presque en entier deux bateaux, construisirent un radeau, tendirent trois trailles et passèrent de l'autre côté d'un fleuve de 80 mètres de largeur : un régiment d'infanterie, une division de cavalerie, trois compagnies d'artillerie, du train et des sapeurs ; 340 voitures, 3,500 chevaux.

Ces travaux valurent les félicitations du général Bourmont, qui accorda 500 francs de gratification.

Le lieutenant Delamothe arriva le 23 juin à Séville et y resta jusqu'au 3 juillet, occupé aux réparations et à l'organisation d'un parc de campagne composé de 20 bouches à feu prises à l'ennemi.

Le commandant Liautey, le lieutenant Amiet avec la 1re section de la 2e compagnie et un petit parc d'agrès de pont, partirent de Bayonne le 1er juillet, à destination de Madrid.

Le lieutenant Haillot partit le lendemain, dans la même direction, avec une escouade et un parc de 30 voitures, tandis que le capitaine Rolland les rejoignait, à Madrid, avec une dernière escouade et un parc de la même quantité de voitures.

Le commandant Liautey partit de Madrid le 28 juillet avec la 1re section de la 2e compagnie, se dirigeant sur Cadix.

La 2e section resta à Madrid et travailla aux réparations du grand parc sous la direction du lieutenant Haillot.

Le capitaine ROLLAND fit creuser et fortifier le grand enclos hors de Madrid (nommé le Pulvérina) qui renfermait l'artillerie de réserve du 1er corps et le grand parc.

Cette 1re section partit le 20 août et arriva le 5, à 7 heures, à Saint-Lucas, après un voyage fort pénible.

Un seul pont résistait encore aux efforts de l'armée. Ce fut vers Cadix que tous les efforts se réunirent.

L'occupation de cette ville termina la guerre.

Les pontonniers prirent une part glorieuse à ce grand événement.

Il fut résolut, le 21 août 1823, qu'on s'emparerait d'abord du Trocadéro (1); qu'ensuite, on se porterait par la ville de Chiclana, près de la sortie du rio Santi-Petri, canal très sinueux, petit bras de mer dans lequel le flux et le reflux se font sentir avec beaucoup de force (2).

On décida dès lors que les pontonniers établiraient un pont sur le Rio pour le passage de l'armée et pour assurer les communications avec le continent.

Ne possédant que deux caisses d'outils et deux chariots à munitions chargés d'agrès, ils devaient créer, en moins d'un mois, deux équipages de ponts : l'un pour le passage de la coupure du Trocadéro, l'autre pour le passage bien plus important et bien plus difficile du rio Santi-Petri, à l'endroit même où il se jette dans la mer et où le flux et le reflux se font sentir avec le plus de force.

Le pays n'offrait pour ainsi dire pas de ressources, et encore ne pouvait-on pas en disposer.

Il fallait tout se procurer par achat ou par location. L'ennemi avait détruit ou renfermé dans l'île du Lion tout ce qui aurait pu servir à de pareils travaux.

---

(1) Petit village situé sur une langue de terre s'avançant dans la baie de Cadix, et terminé par un fort.

(2) Son développement a de 4 à 5 lieues et sa largeur est de 400 mètres en moyenne ; sa profondeur varie, et les vaisseaux peuvent d'ailleurs le remonter facilement.

### Passage du Trocadéro.

Le lieutenant Deback (1) fut chargé de construire le pont sur la coupure du Trocadéro. Il fit réunir à Sainte-Marie 16 bateaux et 2 nacelles.

Le lieutenant Delamothe acheta à Xerès les madriers et les poutrelles, et les pontonniers confectionnèrent dans cette ville les chevalets, clameaux, etc.

Le 29 août, tous les matériaux étaient réunis en aval du pont San-Pédro, à 4,000 mètres de la coupure. Le pont devait être jeté par portières. L'attaque devait avoir lieu la nuit même et le pont jeté à 2 heures du matin. En conséquence, à 7 heures du soir, l'équipage, composé de 5 portières, descendit le rio San-Pedro et parvint, malgré un vent violent, à mouiller à 1 heure du matin 2 nacelles qui, à 600 mètres du point choisi, précédaient les portières, sondant la rivière pour indiquer le thalweg. A 2 heures, à un signal convenu, l'équipage entra dans la coupure, sous le feu des batteries ennemies et d'une légère fusillade partant du même point.

Le pont fut jeté en vingt-cinq minutes par la 1re compagnie et la 1re section de la 2e (2).

Pendant la construction, deux bateaux passèrent les troupes dans le Trocadéro et en ramenèrent des blessés.

A la suite de la prise du Trocadéro, le duc d'Angoulême donna des marques de sa satisfaction en élevant le commandant Liautey au grade de lieutenant-colonel, en accordant la croix de Saint-Louis au capitaine Debacq et celle de la Légion d'honneur au sergent Jacob.

### Passage du rio Santi-Petri.

Le capitaine Rolland fut chargé d'effectuer le passage du rio Santi-Petri, dont la largeur, à l'emplacement choisi, était de 360 mètres à marée haute, et 240 à 280 à marée basse. Cette diffé-

---

(1) Qui était passé capitaine à la suite du passage du Tage.

(2) Capitaine Debacq, lieutenants Delamothe et Amiet.

rence entre le flux et le reflux exigeait que 200 mètres de ce pont fussent portés sur des bateaux, et le reste sur des chevalets.

La 2e compagnie débita dans les forêts voisines les poutrelles et les chevalets. Les bateaux, madriers et cordages furent loués ou achetés, en explorant près de 30 lieues de pays, de Seville à Conil.

En moins de vingt jours, les pontonniers, travaillant nuit et jour, purent réunir sur les bords du rio des moulins San-Jose :

50 bateaux et nacelles ;
22 chevalets et chapeaux mobiles ;
22 chevalets ordinaires ;
600 poutrelles équarries ;
1,500 madriers ;
Ancres, cordages, agrès, en quantité suffisante (1).

On avait remarqué que ce rio se jetait dans celui de Santi-Petri un peu au dessus de l'emplacement choisi pour construire le pont ; on forma sur ce rio 14 radeaux qui, le 24 au soir, descendirent sans accident, malgré le feu de l'ennemi, le rio San-Jose ; mais, le lendemain matin, lorsque le capitaine Rolland, avec 10 pontonniers, voulut défaire les radeaux et commencer le nouveau dépôt, l'ennemi dirigea sur eux un feu si nourri, que ce fut par un grand bonheur qu'on put finir le travail en ne perdant que deux hommes.

Le capitaine commandant, les caporaux Sanier et Dezerville, ainsi que les pontonniers Barrière, Maguette, Lautrat, Leviau et Vette, travaillèrent pendant plus de six heures, sous le feu de l'ennemi, avec le plus grand sang-froid et la meilleure volonté. Leur conduite fut l'objet des remarques et des éloges des troupes de la tranchée.

Un nommé Andréa et un autre de ses camarades, dont le nom ne nous est pas parvenu, furent frappés à mort par les balles ennemies.

Le danger qu'ils venaient d'éprouver fut la cause qu'on ne des-

(1) La dépense faite pour ce pont monta à 60,000 francs !

cendit plus les autres radeaux préparés, et qu'on maintînt ce matériel dans le rio San-Jose, à l'abri des vues de l'ennemi.

La délivrance du roi d'Espagne Ferdinand VII rendit tous ces travaux inutiles.

Les troupes françaises entrèrent dans Cadix le 3 octobre.

La division venant de Chiclana étant obligée, pour aller à San-Fernando, de passer la baie de la Barquilla, le général, contrarié du retard qu'il éprouvait dans le passage, demanda qu'on construisît un pont sur ce point. On dut reconstruire les radeaux démolis, les faire descendre dans le rio San-Pedro et entrer dans le rio Santi-Petri pour aller à la Barquilla.

Cette navigation, qui dura trente-six heures sans interruption, fut extrêmement pénible pour les pontonniers.

Le pont fut contremandé par le général Tirlet, qui trouvait que le passage était suffisamment assuré par deux grands bacs pouvant contenir chacun 300 hommes.

A la suite de ces travaux, les officiers de pontonniers furent l'objet des propositions suivantes :

MM. les capitaines Rolland et Debacq, pour la croix de la Légion d'honneur ;

Le lieutenant Hailliot, pour le grade de capitaine ;

Les sergents-majors Schmidt et Philippe, pour le grade de garde ;

Les sergents Gerardin, Gautschi, Jacob et le caporal Karcher, pour la croix de la Légion d'honneur.

Le lieutenant-colonel reçut la croix de San-Fernando.

Le 24 septembre suivant, les pontonniers construisirent les magasins à poudre des batteries de siège et désarmèrent la côte. Ils furent ensuite employés à ranger et inventorier toute l'artillerie, tant française que portugaise, qu'on avait employée contre Cadix, ainsi que toutes les armes portatives des troupes espagnoles licenciées.

Ils conduisirent à bord du *Jean-Bart* toute l'artillerie dont le vaisseau pouvait se charger et s'y embarquèrent le 15 novembre. Ils arrivèrent à Strasbourg le 22 janvier 1824.

Le lieutenant en 1er **Perrein**, avec quelques pontonniers, resta à Madrid jusqu'au mois de mars suivant. Ces hommes furent employés au siège de Pampelune.

---

## CONQUÊTE DE L'ALGÉRIE

---

### EXPÉDITION EN ALGÉRIE ET EN TUNISIE (1)

(1830-1887.)

Les pontonniers, en Afrique, sont chargés du passage des rivières en temps de paix comme en temps de guerre, aussi bien pour les ponts et chaussées que pour l'armée.

Le service devient de plus en plus insuffisant, car les voies de communication s'améliorent, et les pontonniers, dans leur modeste sphère, secondent le mouvement, assurant partout où le commerce et la guerre l'exigent le passage des cours d'eau dans les trois provinces d'Alger, de Constantine et d'Oran.

Les cours d'eau, en Afrique, sont des torrents irrésistibles à l'époque des grandes crues; quelques-uns, comme le Sabaou, atteignent alors 800 à 1,000 mètres de largeur, entraînant avec eux d'énormes pierres et des arbres entiers.

Les colonnes expéditionnaires sont presque toujours accompagnées d'un équipage de ponts plus ou moins portatif, mais indispensable, car les communications sont fort souvent interrompues.

#### CAMPAGNE DE 1830.

Le 10 mai 1830, sous le règne de Charles X, la 3e compagnie, commandée par le capitaine **Lejeune**, s'embarqua à Toulon à destination d'Alger.

On ne connaît encore aucun détail sur les services que cette

---

(1) Voir *Campagnes de l'armée d'Afrique*, par le duc d'Orléans; *Opérations des pontonniers en Algérie*, par Marulat (1857-58); Journal de marches du régiment; archives du corps.

compagnie a pu rendre à l'armée d'Afrique qui fit tomber les défenses d'Alger.

Elle revint promptement en France où elle était de retour au mois d'août.

### CAMPAGNE DE 1837.

Un détachement de la 5e compagnie, commandé par le capitaine PRADELLE, fut désigné pour prendre part à la dernière expédition de Constantine. A cet effet, celui-ci avait fait construire deux bateaux d'avant-garde et préparer les bois nécessaires à l'établissement de deux ponts de chevalets.

Les pontonniers arrivèrent le 20 août au camp de M'jez-Hammar, et construisirent, sur la Seybouse, un petit pont de chevalets pour l'infanterie et un pont de chevalets, en aval de l'autre extrémité du camp, pour le passage des voitures (36 mètres); deux ponts fort utiles, car l'armée était campée sur deux plateaux différents séparés par le torrent.

La nécessité de fournir des chevaux à d'autres services, au départ du camp, fit réduire l'équipage à trois chariots. Le personnel était seulement de 2 officiers (capitaine PRADELLE, lieutenant BEURIER) et 21 sous-officiers et soldats; c'est avec ces faibles ressources en hommes et en matériel que l'on arriva derrière le Manzoura et que les pontonniers construisirent, devant Constantine, deux passerelles : l'une sur l'Oued-bou-Merzoug, l'autre sur le Rummel, torrents qui, comme presque tous ceux de l'Algérie, sont fort impétueux et qu'un orage suffit pour faire déborder.

Ils rendirent d'utiles services à l'artillerie en l'aidant à armer la batterie dite Royale.

Dans la nuit du 7 au 8 octobre, ils furent chargés de relever une pièce de 24 et deux autres de 16, qui avaient versé en cage quand on les conduisait à ladite batterie. Le chemin était si étroit, la nuit si noire, la pluie si forte, qu'on avait peine à faire quelques pas, et les lanternes effrayaient les chevaux au lieu de les guider.

Les manœuvres de force, nécessaires dans cette circonstance difficile, furent exécutées avec une intelligence et un dévouement

dignes d'éloges par les pontonniers et les zouaves employés comme auxiliaires.

Les trois pièces furent conduites et prêtes à tirer, comme on le désirait, dans la matinée du 9 octobre. La même nuit, ils durent rétablir les deux ponts de l'Oued-bou-Merzoug et du Rummel, que les eaux avaient emportés. Assaillis par les Kabyles, on fut obligé de repousser ceux-ci pour pouvoir continuer les travaux.

Outre les deux ponts dont on vient de parler, les pontonniers construisirent encore un pont de chevalets de 22 mètres de longueur, pendant la marche du camp de Bréda, sur celui de la Tafna, et un autre pont de 40 mètres de longueur pour aider à l'armement de Cordiaté pendant le siège de Constantine, pris d'assaut le 18 octobre 1837.

Rentrés à Alger à la fin de l'année, ils passèrent l'hiver à faire des reconnaissances et à construire un équipage de ponts.

Au printemps suivant, ils construisirent des ponts de chevalets et des passerelles sur la Mazafran et sur l'Amiz.

Ce pont de Mazafran (1) fut souvent emporté par des crues subites.

Dans la journée du 22 avril 1838, au moment où le torrent impétueux rendait le passage dangereux, le maître ouvrier Legali traversa quatre fois la rivière à la nage pour porter des lettres et pour tendre un cordage d'une rive à l'autre.

Les années 1838 et 1839 virent les pontonniers occupés à construire des ponts et des trailles sur le Mazafran.

C'est pendant une de ces constructions que des Arabes, embusqués dans des taillis, tuèrent le pontonnier Leclerc et blessèrent le pontonnier Bernard.

Au mois de septembre 1842, la 5e compagnie, commandée par le capitaine Moeschel, fit partie d'une colonne expéditionnaire pour le passage de laquelle ils reconstruisirent le pont de chevalets du Mazafran.

(1) Le Mazafran a environ 75 mètres de largeur en temps ordinaire. En temps de crue, les eaux s'élèvent quelquefois à plus de 2 mètres au dessus du tablier du pont.

Au mois de mars 1845, 31 pontonniers de cette compagnie furent victimes de l'explosion d'un magasin à poudre; 13 autres furent grièvement blessés.

Cette 5e compagnie resta en Afrique de l'année 1842 à l'année 1845, et effectua les travaux énumérés dans un tableau à la fin de cet ouvrage.

La 6e compagnie vint la remplacer au mois de mars 1845.

Elle prit part à une expédition dirigée contre Abd-el-Kader au mois de janvier 1846.

Les travaux intéressants ayant offert beaucoup de difficulté et des preuves de véritables talents professionnels, sont aussi relatés à la fin de cet historique.

La 10e compagnie vint remplacer la 6e à la fin de l'année 1850.

On ne saurait moins faire pour exposer les travaux nombreux auxquels se livraient les pontonniers pendant leur séjour en Algérie, que de donner copie d'un ordre du jour laissé par le général Brusson-d'Armanty, à l'issue de l'inspection générale de 1853 :

« Les services que les pontonniers rendent à la colonne sont hautement appréciés en Afrique. Lorsque la mauvaise saison fait rentrer les autres troupes dans la garnison, les pontonniers quittent les casernes : ils vont, en petits groupes, s'installer le long des rivières grossies, dans les endroits les plus malsains du territoire, pour y passer l'hiver sous des abris insuffisants.

» Il en est peu que la fièvre n'atteigne point, mais ils savent braver la maladie avec la même énergie que la fatigue.

» Aucun corps ne possède à un plus haut degré le véritable esprit militaire, celui d'une constance et d'un dévouement inaltérables dans l'accomplissement de leurs devoirs obscurs autant que périlleux. L'Empereur et la France peuvent compter les pontonniers d'Afrique parmi leurs meilleurs soldats. »

Trois ans après cet ordre élogieux, la 10e compagnie, sous les ordres du capitaine Maroulat, faisait partie d'une brigade expéditionnaire en Kabylie, sur le bas Isser, une des rivières les plus considérables de la province d'Alger et sujette à de fortes crues en hiver.

Ils construisirent quatorze passerelles sur la plaine du Camp, sur la rivière Siguemelture et, enfin, sur l'Isser, un pont de pilotis de 120 mètres de longueur; pont très solide muni de garde-fous et de brise-glace.

A l'issue de cette expédition et de ces travaux, le capitaine Marulat reçut des félicitations et des remerciements au nom de l'armée, par l'organe du maréchal gouverneur de l'Algérie.

En février 1853, la 1re compagnie détachée à Lyon vint aider la 10e compagnie à l'établissement des ponts de pilotis sur la Djemma et sur la Bouk-Doura.

La construction de ces ponts donna l'occasion au général de Vivé, commandant l'artillerie, de rendre hommage au dévoûment des pontonniers :

« Je connais, dit-il, les difficultés et les fatigues que présentait l'opération du pont à Bouk-Doura; mais, malgré tous les obstacles, les pontonniers, fidèles aux belles et nobles traditions de leurs anciens, traditions d'énergie et de dévoûment sans bornes, luttaient de toutes leurs forces et ne se laissaient abattre par aucun obstacle.

» Le général ne peut terminer cet ordre sans témoigner sa vive satisfaction à MM. les officiers, sous-officiers et pontonniers qui ont doté, avec tant d'intelligence et de zèle, les routes d'Algérie, des ponts de l'Isser, de l'Oued-Djemma et de la Bouk-Doura.

» Il comprend aussi, dans ce témoignage, les pontonniers qui, dans leurs postes isolés des trailles, ont rendu des services, moins importants en apparence peut-être, mais qui n'en sont pas moins appréciés à leur juste valeur. »

Le 3 mars 1859, un détachement de 37 sous-officiers et pontonniers, commandé par le lieutenant Mignard, établi un pont de pilotis sur l'Issor et l'Oued-Djemma.

Au mois d'août 1859, la 10e compagnie prit part à la campagne d'Italie et fournit néanmoins un détachement à la colonne expéditionnaire qui opéra dans la Kabylie orientale; les pontonniers étaient munis de cordages et d'outils transportés par des mulets. Ces cordages rendirent des services aux passages des gués dangereux sur l'Oued-Keber et sur le Guadjura. Les outils leur ser-

virent à établir des passerelles sur l'Oued-Kebir, à effectuer des travaux de terrassement, construction d'abreuvoirs, réparations au matériel, etc.

Le fait le plus important pour la 9e a été l'expédition du Maroc : 39 sous-officiers et pontonniers, commandés par le lieutenant Via, partirent d'Alger pour Oran, le 6 octobre 1859, se dirigeant sur Lalla-Maghrnia, campèrent sur la Morulbiah où ils construisirent un pont de bateaux qui resta tendu jusqu'à la fin de la campagne; enfin, ils établirent une passerelle sur l'Oued-Zitoum et un pont sur un cours d'eau situé près du village de l'Hennaya.

D'un autre côté, la 1re compagnie, depuis son arrivée en Afrique, avait pris part, soit isolément, soit de concert avec la 10e compagnie, aux opérations suivantes :

Surveillance et entretien d'un pont sur la Summann;

Construction de trois ponts de pilotis sur l'Isser;

Construction de trailles sur l'Oued-Sibaou et l'Oued-el-Kebir, près la Calle.

Par suite de la nouvelle organisation de 1860, la 1re compagnie devint 9e et la 9e devint 10e. Elles continuèrent d'habiter Alger détachant des pontonniers chargés du service des trailles du Mazafran, du haut Isser, du Cheliff, du Sabaou, de l'Oued-el-Kebir, de la Seybouse, etc., etc.

Le 14 octobre 1864, les deux compagnies rentrèrent en France et furent remplacées à Alger par la 11e compagnie qui était à cette époque détachée à Lyon.

Cette compagnie a continué jusqu'à nos jours le service en Algérie.

Outre leurs services particuliers, les pontonniers sont souvent employés comme artilleurs; c'est en cette qualité qu'ils prirent part à la dernière campagne de Tunisie.

Le lieutenant en 1er Chapuis commandait à Laghouat une section de montagne de la 2e batterie *bis* du 18e d'artillerie pendant l'absence du titulaire.

## ARMÉE DU NORD (1)
(1838).

La 1re et la 2e compagnie furent désignées, en 1838, pour faire partie de l'armée du Nord. Placées sous le commandement du chef de bataillon PAYAN, elles partirent de Douai, où elles étaient détachées, emmenant avec elles un petit équipage de 19 voitures dont les haquets portaient chacun un bateau d'équipage, 12 chariots et 3 forges.

Ces deux compagnies se mirent en route le 14 novembre 1832, se dirigeant sur Anvers.

Pendant le trajet, les deux compagnies se distinguèrent, à Vitrorde. Les pontonniers sauvèrent, au milieu de la nuit, une partie des chevaux du train cantonnés dans ce bourg et menacés par le feu d'un incendie.

Ils arrivèrent le 29 novembre à Boom et firent passer le même jour le Rupel, sur des trains formés de 4 bateaux, à quelques divisions de l'armée du Nord.

Le 22 novembre, un détachement de la 2e compagnie, commandé par le lieutenant POUILLARD, fut envoyé à Kalbec, sur le bord de l'Escaut, pour y établir un bac qui servit de communication à l'armée sur les deux rives du fleuve.

A partir du 24 novembre et pendant le siège d'Anvers, les deux compagnies furent employées aux travaux du grand parc.

Elles rentrèrent à Douai le 11 janvier 1839.

Pendant cette campagne, l'artillerie, commandée par le général Neigre (2), eut une nouvelle occasion de recourir à la navigation pour transporter, par eau, ses pièces de siège à l'extrême frontière.

Grâce au zèle et à l'activité déployés par les pontonniers qui

---

(1) Voir *Journal de marches du régiment*. — *Notice historique sur les ponts militaires de Born*.

(2) Ancien capitaine de pontonniers introduit par le général EBLÉ, en 1796, dans le 1er bataillon au moment de sa réorganisation.

profitèrent de cette circonstance pour faire la reconnaissance des rivières et des fleuves rencontrés, toute l'artillerie fut réunie et déchargée à Boom pour le 23 novembre.

---

## ARMÉE DES ALPES

---

### Siège de Rome (1).

(1848).

Par suite des événements survenus après la révolution de 1848, un corps d'armée fut organisé sur la frontière des Alpes.

La 7e compagnie de pontonniers, commandée par le capitaine Blondeau, fut appelée à faire partie de ce corps d'armée.

Elle partit de Strasbourg le 26 mars 1848, dirigée sur Lyon, emmenant avec elle un équipage de pont d'avant-garde.

Elle prit ses cantonnements d'hiver, dispersée par petits détachements dans les forts, pour y assurer le service de l'artillerie, dans le cas d'une attaque de la part des ouvriers dont on était souvent menacé à cette époque.

Le 1er juin, elle s'embarqua sur des bateaux du Rhône, pour rejoindre l'armée expéditionnaire de la Méditerranée.

Débarquée à Avignon, elle rejoignit Toulon par étapes, s'embarqua le 12 juin sur la frégate le *Montézuma*, et arriva le lendemain à Civita-Vecchia.

Faisant leur apprentissage à la guerre en couchant sur les dalles du cloître San-Francisco, les pontonniers furent d'abord employés au débarquement du matériel d'artillerie. Le lendemain 13, à 8 h. 1/2 du soir, la compagnie se mit en route pour Rome où elle arriva le 14 à minuit, après avoir franchi 75 kilomètres en vingt-huit heures.

Le capitaine avait reçu l'ordre d'arriver en cette ville dans le plus bref délai pour construire un pont sur le Tibre au moyen de

(1) Voir Relation du capitaine Blondeau; archives du corps.

six tartanes que le gouvernement français payait 50 francs par jour chacune.

Le pont fut établi à hauteur de San-Paolo, immense basilique encore en voie de construction à cette époque et dans laquelle les pontonniers trouvèrent tous les matériaux nécessaires à la construction dudit pont : longerons, madriers, cordages, vieux fers, etc., etc.

En quarante-huit heures, un pont aussi remarquable par sa solidité que par sa rectitude fut livré pour le passage des troupes et des voitures de toute espèce qui se rendaient au camp français.

La construction de cet ouvrage offrit beaucoup de difficultés, car les tartanes étaient toutes d'un tonnage différent.

Pendant le même temps, un détachement réparait à Ponte-Molle le pont coupé par les défenseurs de Rome.

Cinq coupures de diverses portées avaient été pratiquées à ce pont. En deux jours, grâce à l'activité et à l'intelligence des pontonniers, tout fut entièrement réparé et remis en état.

Ces deux voies de communication rétablies servirent, dans la suite, à assurer le succès d'opérations d'une grande importance.

On doit encore mentionner un pont de chevalets construit sur le fossé de la tête de pont de Santa-Passera.

Ce pont, très résistant, servit pendant toute la campagne au passage des plus lourds fardeaux (1).

La prise des bastions 7 et 8 ayant été considérée comme le complément des travaux, l'assaut fut décidé pour la nuit du 29 juin 1849.

On résolut, comme précédemment, d'opérer deux fausses attaques sur deux points très distants de l'enceinte, mais l'ennemi porta néanmoins toute son attention sur le pont de tartane du Tibre, s'efforçant de le détruire, pour couper la colonne française engagée sous les murs de la porte de San-Paolo.

Ce pont était la seule voie de communication entre les rives.

A cet effet, les assiégés lancèrent dans le fleuve un grand nom-

---

(1) Le pont de Santa-Passera servit au passage des troupes ayant mission de simuler des fausses attaques lors de la prise des bastions 7 et 8.

bre de brûlots de diverses formes et de diverses grandeurs; mais les pontonniers, échelonnés en partie le long du tablier, s'efforcèrent d'éloigner et de submerger ces corps dangereux.

D'autres, disposés le long de la rive, tiraient sur chaque brûlot qui paraissait, dans le but de l'incendier ou de le faire éclater avant son arrivée sur le pont.

Une entière réussite couronna d'aussi nobles efforts; le pont fut préservé, et à 10 heures du matin, Rome était conquise.

La belle conduite des pontonniers, pendant cette mémorable nuit du 29 au 30 juin 1849, fut appréciée comme elle le méritait par le général en chef qui, dans un ordre du jour du 30, signala au Ministre les services rendus par les pontonniers pendant le siège de Rome.

A l'issue de l'inspection générale, au mois de juillet suivant, l'ordre élogieux suivant fut laissé par le général d'artillerie Thiéry :

« La 7e compagnie de pontonniers, commandée par le capitaine Blondeau, a dignement rempli son devoir dans la campagne de Rome et mention honorable doit être faite de sa conduite, de son énergie et de son activité, dans la nuit mémorable du 29 au 30 juin, lorsque l'ennemi tentait d'incendier le pont de Santa-Passera au moyen de brûlots. »

Deux mois après, le 11 octobre, la compagnie s'embarquait à Civita-Vecchia, supportant en mer une tempête des plus violentes. Elle ne put débarquer à Marseille que le 17 octobre seulement.

Elle y séjourna un jour, le choléra ravageait la ville; 30,000 habitants l'avaient désertée pour se préserver du fléau; aussi, dans l'espace de huit jours, échelonna-t-elle ses malades le long de la route qui conduisait à Strasbourg.

La compagnie y arriva le 20 novembre 1849, après avoir laissé 25 hommes dans les hôpitaux de Rome et 30 hommes (dont beaucoup moururent) dans les hôpitaux de France.

La compagnie était réduite de moitié. Tous les officiers, sauf le capitaine, restèrent malades en Italie.

## GUERRE DE CRIMÉE (1)

(1854-55.)

Les compagnies qui ont pris part à la guerre de Crimée sont les 11e compagnie : capitaines HARTZFELD et SCHNÉEGANS (2); lieutenants MAGINOT, BEDARRIDES et DE TINSEAU (3).

12e compagnie : capitaines MARION (4) et MONTAGNE; lieutenants RAPP et SAULY (puis HUMEZ et DESRUOL).

Enfin, plus tard, la 3e compagnie : capitaine GUÉVEL et lieutenant YUNG.

Ces trois compagnies étaient complètement dépourvues d'équipage de pont.

### Départ de la 11e compagnie.

La 11e compagnie, embarquée à Marseille le 1er mars 1854, arriva à Gallipoli quinze jours après. Les pontonniers furent tout de suite employés à construire 2 débarcadères, puis à réparer les ponts de pilotis de la grande rivière; enfin ils durent construire un petit équipage de pont de bateaux et de chevalets à deux pieds. Le capitaine HARTZFELD était détaché. Le capitaine SCHNÉEGANS prit le commandement de la 11e compagnie et fit construire le 26 mai, à Varna, une jetée de débarquement de 45 mètres de longueur.

### Passage du Kœnitzchitz.

Pendant tout le mois de juin, les pontonniers furent employés à construire un pont de radeaux sur le Kœnitzchitz, destiné à livrer passage aux troupes venant de Gallipoli à Varna ; puis une passerelle de pilotis, avec du matériel débité dans les forêts voisines.

---

(1) Voir le Journal de marches du régiment ; archives du ministère de la guerre.

(2) Actuellement général de division.

(3) Devenu colonel.

(4) Commandait le 1er régiment de pontonniers après 1870.

Le lieutenant DE TINSEAU avait été envoyé de Gallipoli à Bourgas, le 3 juin 1854, avec un détachement de 16 sous-officiers et pontonniers pour y construire une culée de débarquement. Ils en repartirent le 11 juillet, se rendant à Roustchouk accompagnés d'un détachement de 30 pontonniers anglais, pour se mettre tous à la disposition d'Omer Pacha, généralissime de l'armée ottomane.

### Passage du Danube à Roustchouk (1).

Omer-Pacha ayant prévenu le lieutenant DE TINSEAU que son armée devait aller prochainement occuper Bukharest, comptait sur le concours des pontonniers pour préparer le passage du Danube.

Des ordres avaient été donnés pour réquisitionner sur la rive bulgare, depuis Widdin jusqu'à Roustchouk, tous les matériaux et bois nécessaires à la construction de ce pont.

Il fut convenu que la construction commencerait simultanément sur les deux rives, le détachement anglais sur la rive gauche, près de Guergewo, et le détachement français sur la rive droite.

Le général en chef mit à leur disposition une compagnie d'infanterie, puis tous les bateliers qui devaient amener des bateaux, et enfin deux officiers turcs, parlant assez bien le français, chargés de faire confectionner à Roustchouk, sur les indications des officiers, les ferrures dont ils avaient besoin pour fixer le tablier du pont.

A cette époque, le corps de l'armée russe qui avait occupé la Valachie, se repliait sur la Bessarabie et repassait le Pruth ; mais il restait encore, sur la rive gauche du Danube, notamment à Guergewo, des postes d'observation qui mettaient obstacle à la navigation. C'est seulement à la fin de juillet que le matériel réquisitionné put arriver à Roustchouk.

Les bateaux mis à la disposition des pontonniers étaient de petits bâtiments voiliers.

La construction du pont commença le 30 juillet. Après avoir fixé,

---

(1) Description due à l'obligeance de M. le colonel DE TINSEAU.

de concert avec le major Bent, l'emplacement des deux culées, chacun travailla de son côté.

Les pontonniers de la 11e compagnie pontaient habituellement 4, 5 et quelquefois 6 bateaux par jour. Les ancres avaient beaucoup de difficulté à prendre sur le fond vaseux du Danube à cet endroit.

Dans la nuit du 2 août, un ouragan d'une violence inouïe souleva d'énormes vagues sur le fleuve et mit les pontonniers dans une grande perplexité. La partie du pont déjà construite résista cependant, mais les bateaux pontés par les Anglais, pris en flanc, et poussés par le vent du sud, arrachèrent les culées et vinrent s'échouer sur la rive.

Le 12 août seulement, on arriva à placer la dernière travée qui reliait les deux parties du pont.

On avait ponté 57 bateaux (1), dont deux formaient portières, et le détachement anglais, retardé dans son travail par les dégâts qu'avait occasionnés l'ouragan, n'en avait pu ponter qu'une douzaine.

Le pont mesurait 642 mètres entre les deux culées!

La construction terminée, l'armée ottomane se mit en mouvement et fit son entrée à Bukharest le 22 août. Par ordre d'Omer Pacha, le lieutenant de Tinseau et son petit détachement de pontonniers marchaient en tête de la 1re division. Ils furent vivement acclamés par la population qui manifestait à cette époque beaucoup de sympathie pour la France et qui leur fit un accueil enthousiaste.

Le pont de Roustchouk, entretenu par les Turcs, servit encore aux mois de décembre 1854 et janvier 1855 à l'armée d'Omer Pacha qui repassa le Danube pour aller à Varna. Quand les pontonniers revinrent passer par cette ville, le 7 janvier 1855, ce pont, n'ayant plus aucune utilité, venait d'être replié pour rendre les bateaux à la navigation.

---

(1) Et quelques chevalets à chapeaux mobiles.

Le détachement de pontonniers s'embarqua à Varna dans les premiers jours de janvier 1855 pour rejoindre sa compagnie à Kamiesch.

Le lieutenant DE TINSEAU resta attaché à l'armée ottomane jusqu'au 18 octobre 1855.

### Départ de la 12e compagnie.

La 12e compagnie s'embarqua à Marseille le 26 juillet 1854 et arriva à Varna le 5 août suivant.

Du 5 au 15 août, les pontonniers travaillèrent à l'arsenal de Constantinople et construisirent un matériel complet de débarquement (1); un autre détachement préparait, à Varna, tous les bois nécessaires à un siège.

Le 30 août, les compagnies (11e et 12e) s'embarquèrent, à bord du *Lavoisier*, pour prendre part à l'expédition de Crimée. Elles débarquèrent le 1er septembre au camp d'Old-Fort.

### Bataille de l'Alma.

Restées à la réserve d'artillerie, les deux compagnies assistèrent à la bataille de l'Alma.

Avant d'être utilisés comme artilleurs, tous ces pontonniers furent chargés d'établir, au mois d'octobre, dans la baie de Kamiesch, près de Sébastopol, six jetées de débarquement au moyen des chevalets construits par eux à Varna.

Au mois de novembre 1854, ces deux compagnies étaient devant Sébastopol et participaient au siège d'une manière très active (2).

### Siège de Sébastopol.

Sur un effectif de 132 hommes, la 11e compagnie n'avait que

---

(1) 40 chalands et 20 bateaux ou ponts volants, etc.

(2) Un tableau, sur la fin de l'historique, indique le nombre des batteries construites par ces compagnies.

68 sous-officiers et pontonniers devant Sébastopol ; 32 étaient aux hôpitaux, le reste était détaché ou embarqué.

La 12ᵉ avait davantage d'hommes : 97 étaient devant Sébastopol et 30 aux hôpitaux ou détachés.

Le capitaine Hartzfeld toujours en mission à Constantinople.

La 11ᵉ compagnie servait à cette époque les batteries nᵒˢ 21 et 23 ; la 12ᵉ servait les batteries 14, 14 *bis* et 3.

Malgré une neige abondante qui couvrait de toute part le sol de la Crimée, les hommes conservaient toujours l'esprit de corps et la bonne discipline qui caractérisent les pontonniers.

Le froid était vif, le combustible manquait totalement, on n'avait que quelques misérables broussailles que les hommes disponibles étaient obligés d'aller chercher tous les jours à plus de deux heures du camp. Cela suffisait à peine à la cuisson des aliments, mais le moral des pontonniers était toujours admirable et c'est pendant les jours les plus rigoureux qu'ils ne cessaient de donner des preuves de leur bonne discipline.

Au mois de janvier 1855, la 11ᵉ compagnie, de concert avec la 12ᵉ, servait les batteries 3, 21 et 23.

Les batteries 35, 49, 49 *bis* et 56 furent construites par eux du mois de mars au mois de juillet 1855.

La 11ᵉ compagnie quitta les travaux du siège le 21 avril 1855 pour organiser deux petits équipages de ponts de chevalets et construire le matériel nécessaire à l'établissement de trois passerelles.

A cette époque, la 3ᵉ compagnie arrivait à Kamiesch et était immédiatement envoyée dans la tranchée pour servir les batteries 38 et 42 et pour prendre part, le 4 septembre, à l'attaque de Malakoff.

Après la prise de ce fort, bientôt suivie de celle de Sébastopol où se distingua le maréchal des logis Michaud et le pontonnier Kœhler (1), les Russes battirent en retraite en faisant sauter les

---

(1) Voir aux actions d'éclat.

magasins à poudre, incendiant les maisons et coulant les vaisseaux qui leur restaient encore.

La 12e compagnie, attachée alors au parc de siège, fut chargée d'établir sur le fort du sud une passerelle composée de radeaux et de repêcher le matériel jeté à l'eau par les Russes; 32 bouches à feu, des chariots à munitions retirés de l'eau, quelques embarcations remises à flot puis ensuite réparées, quelques jetées établies à Kamiesch, enfin des baraques-écuries construites au camp du Moulin, occupèrent les hommes de cette compagnie jusqu'à la fin de l'année 1855.

### Siège de Kinburn.

Au mois de février 1856, la 3e compagnie prit part à l'expédition organisée contre le fort de Kinburn en face d'Odessa, à l'embouchure du Dnieper, à la prise duquel elle contribua par les travaux de débarquement des troupes et du matériel. Elle procéda ensuite à l'armement de la forteresse par une température qui descendit quelquefois jusqu'à 25 degrés au dessous de zéro. Un grand nombre d'hommes furent atteints du scorbut.

Aussitôt après cet armement, les pontonniers de cette compagnie vinrent construire, dans la mer Noire, une jetée de débarquement sur pilotis. Ce travail important était destiné à assurer les communications de la marine avec le fort Kinburn.

Pendant le même temps, la 12e compagnie, restée en Crimée, était employée à des travaux d'artillerie, au désarmement des batteries russes de la place de Sébastopol et à la construction d'une grande cale d'embarquement pour Kamiesch (1). Elle prépara ensuite trois autres cales d'embarquement qu'elle fut chargée d'établir à la baie de la Quarantaine, enfin trois autres à la baie Strelitz pour les vaisseaux de ligne.

Elle commença ensuite la construction de cales semblables pour le fort sud de Sébastopol.

(1) Son effectif était alors de 203 hommes dont 18 aux hôpitaux.

Ce n'est qu'au mois de juillet 1856 que la 3e et la 12e compagnie rentrèrent à Strasbourg où elles furent le sujet de réceptions enthousiastes. La 11e compagnie avait reçu le même accueil lors de son retour au mois d'avril précédent.

---

## CAMPAGNE D'ITALIE (1)

(1859).

Les compagnies qui prirent part à cette campagne furent les 2e, 4e, 5e, 8e et 10e compagnies du régiment d'artillerie-pontonniers.

Les 4e et 5e compagnies, commandées par les capitaines Abry et Simon, partirent de Strasbourg par les voies ferrées, le 15 mai 1859; toutes deux munies d'un équipage de pont composé de 83 voitures qui furent attelées en Italie par la 13e principale et 16e *bis* de canonniers conducteurs pontonniers.

Les deux compagnies arrivèrent à Alexandrie les 21 et 22 mai après avoir franchi le mont Cenis.

Les Autrichiens, qui avaient pris l'initiative des mouvements, avaient franchi le Tessin le 30 avril précédent.

Aussitôt leur arrivée, les compagnies campées sur le bord du Tanaro organisèrent des ateliers pour confectionner de petites passerelles destinées à faciliter aux batteries le passage des nombreux cours d'eau qui sillonnent le pays.

Elles quittèrent Alexandrie le 28 mai au matin, se dirigeant sur la Sésia où elles arrivèrent le 30 à midi, en face de Palestro.

### Passage de la Sésia (30 mai 1859).

Elles campèrent dans un champ et commencèrent, dans la nuit, la construction de trois ponts de bateaux afin de permettre au 3e corps (Canrobert) de marcher sur Palestro.

Les ponts furent placés à 100 et 200 mètres l'un de l'autre (on

---

(1) Voir Journal de marches du régiment; archives du corps.

dut ouvrir des chemins dans les taillis, pratiquer des rampes sur la berge, pour mettre les bateaux à l'eau.)

Le travail était commencé lorsqu'un officier d'état-major, en reconnaissance sur la rive opposée, vint annoncer que ces ponts débouchaient dans une île et que pour atteindre Palestro, il fallait encore traverser deux bras de la Sésia dont le premier seulement était guéable.

Ce contre-temps fit supprimer le pont d'amont afin de réserver le matériel pour le deuxième bras de la Sésia.

Les deux ponts d'aval furent terminés à 1 heure du matin. On dut prendre de grandes précautions pour consolider les ponts menacés par une crue rapide et brusque.

Le général Lebœuf donna ensuite l'ordre de replier le deuxième pont afin d'utiliser le matériel pour le passage du troisième bras.

On doubla la pointe de l'île et on déchargea le matériel sur la rive ennemie, le terrain marécageux de l'île n'ayant pu se prêter à cette opération.

Le passage fut achevé à 2 heures du matin (49 mètres de longueur).

Sur le deuxième bras, qui n'était pas guéable, le pont fut construit à l'aide de bateaux portés à l'épaule à travers l'île.

Ce nouveau travail était terminé à 6 heures du matin (76 mètres de largeur).

Le passage des troupes commença à 7 heures et dura toute la journée.

Le passage de la Sésia fait le plus grand honneur aux pontonniers des 4e et 5e compagnies, qui travaillèrent le 30 et pendant toute la nuit du 30 au 31, sans avoir de vivres à leur disposition. Ils furent nourris le 31 par les troupes qui passaient sur les ponts et qui voulaient partager leurs provisions.

L'Empereur, informé de cette belle conduite, fit appeler le capitaine commandant *pour lui en témoigner sa satisfaction.*

Dans la journée, les Autrichiens, en prononçant un retour offensif contre Palestro, ouvrirent un feu violent contre le pont de bateaux, mais les batteries françaises les forcèrent à s'éloigner.

Les pontonniers replièrent leur pont immédiatement après le passage des troupes (8 heures du soir). A minuit, ils se mettaient en route pour Verceil où ils arrivèrent le 1er juin au matin.

Le 2 juin, à 5 heures du soir, les deux compagnies arrivèrent sur les bords du Tessin, en face de Turbigo, dans le dessein de jeter chacune un pont : la 4e en amont, la 5e en aval d'un pont jeté par la 2e compagnie (1) avec du matériel sarde.

Le pont de la 4e compagnie, commencé le 3 juin à 7 heures du soir, fut terminé à 8 h. 1/2, après avoir fait porter ses pontons à bras sur une digue en pierre qui bordait la rive et ouvert un passage dans le bois qui couvrait le terrain entre cette digue et le Tessin (118 mètres).

Le pont de la 5e compagnie ne put être achevé, faute de matériel, car la grande profondeur de l'eau ne permettait pas l'emploi des chevalets qu'on aurait pu construire.

Le passage eut lieu sur les ponts de la 2e et de la 4e compagnie et sur un pont de chevalets établi par le génie.

Maître des deux passages de Turbigo et de San-Martino, l'Empereur ordonna, le 4 juin, les mouvements pour prendre possession définitivement de la rive gauche.

### Passage du Tessin à Buffalora.

(5 juin 1854.)

La 5e compagnie se porta ensuite sur San-Martino. Arrivée sur les bords du Tessin, à 1 heure du matin, elle reçut l'ordre de jeter un pont dans le plus bref délai possible.

La communication devait passer sur deux îles, de sorte qu'il y avait trois ponts à établir.

On dut préalablement pratiquer une large brèche dans une digue en maçonnerie et disposer les décombres en forme de rampe.

On construisit d'abord les deux premiers à l'aide de chevalets

---

(1) Voir l'historique de la 2e compagnie.

et on commença le troisième pont, que l'on savait ne pouvoir achever si on ne recevait bientôt un renfort de matériel.

Fort heureusement, la 4ᵉ, qui avait replié son pont à Turbigo à 2 heures du matin, arriva à temps et son matériel servit pour achever ce pont qui fut terminé et livré à la circulation à 11 heures du matin.

Le bras principal avait 182 mètres de largeur et fut franchi à l'aide de 24 pontons, un bateau du commerce et une portière de deux nacelles.

La 4ᵉ compagnie fut seule chargée de l'entretien de ces 3 ponts qui furent repliés le 6 juillet.

A la suite de ces passages, Magenta et Ponte-Vecchio restèrent au pouvoir des Français. Le 7 juin, l'armée entrait à Milan.

Pendant son séjour aux 3 ponts de Buffalora, la 4ᵉ compagnie fut chargée de rétablir entre les deux rives du Tessin, en face de Végérano, une communication installée primitivement par la 2ᵉ compagnie avec un équipage sarde dont on avait eu ensuite besoin de disposer pour l'envoyer à la suite de l'armée.

Les hommes de la 4ᵉ compagnie, à défaut de matériel régulier, durent, pour rétablir ce passage, employer des bateaux du commerce et des poutrelles et madriers qu'ils débitèrent dans les arbres abattus le long des rives. Ce pont offrit de véritables difficultés provenant du peu de longueur des poutrelles, comparée à la largeur des bateaux employés.

La 4ᵉ compagnie quitta le Tessin le 9 juillet, revint à Alexandrie et rentra en France.

### 8ᵉ et 5ᵉ compagnies.

La 8ᵉ compagnie (capitaine Rossin) quitta Strasbourg le 30 mai 1859, emmenant avec elle un équipage de pont tout entier, qui fut transporté en chemin de fer jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne, puis franchit le Mont-Cenis attelée par les moitiés des compagnies 17ᵉ et 18ᵉ principales du 4ᵉ régiment d'artillerie.

Elle reprit le chemin de fer à Suze; là, elle fut partagée en quatre convois :

Les 1[re] et 2[e] divisions, commandées par le capitaine Rossin et le lieutenant Donzeller, se dirigèrent sur le pont de Buffalora où elles se mirent à la disposition de la 5[e] compagnie; celle-ci quittant le pont le 10 juin, ces deux divisions, attelées avec les chevaux de la 13[e] principale du 6[e] régiment d'artillerie-pontonniers, arrivèrent à Milan le même jour et y campèrent.

La 3[e] division, commandée par le lieutenant Gillet, et la 4[e] division commandée par le capitaine en second Mathieu, attelées par les chevaux de la 16[e] *bis* du 6[e] régiment d'artillerie-pontonniers, rejoignirent ces deux divisions le 10 et le 11 à Milan.

La 5[e] compagnie et l'équipage tout entier de la 8[e] quittèrent Milan, le 11, et arrivèrent le 12 au matin à Cassano-l'Adda, sur le Mincio, derrière lequel étaient établis les Autrichiens.

**Passage de l'Adda.**

**(8[e] et 5[e] compagnie, 12 juin).**

Le 3[e] corps (Canrobert) se disposait à passer l'Adda.

Les deux ponts de pierre : l'un sur le canal Muzza, l'autre plus en arrière donnaient passage à la route.

Les Autrichiens avaient fait sauter le premier. La 8[e] compagnie reçut l'ordre de jeter un pont de bateaux à 500 mètres en amont de Cassano, et la 5[e], sur le Muzza, à 250 mètres en aval du pont détruit, pour permettre de gagner le grand pont de l'Adda resté intact.

Pour établir le premier, les pontonniers de la 8[e] durent d'abord réparer un vieux pont de pilotis sur le canal qu'il fallait traverser avant d'atteindre le cours d'eau principal ayant, à ce point, 112 mètres de largeur et l'énorme vitesse de 3[m],35 à la seconde (1).

Un violent orage troubla le travail qui fut, en outre, retardé par

---

(1) Thival. *Passages de rivières.*

la difficulté de faire mordre les ancres sur un fond très dur. On dut amarrer les bateaux aux arbres de la rive. La construction exigea trois heures.

Le pont de la 5e, qui avait présenté beaucoup moins de difficulté, put être livré à la circulation à 1 heure de l'après-midi.

A l'endroit choisi, le canal Muzza n'avait que 62 mètres de largeur et le courant une vitesse de 3.15 par seconde (1) !

Il fallut une demi-heure pour ponter les 10 bateaux maintenus à l'aide d'une cinquenelle tendue d'un bord à l'Autre.

Le dernier pont resta tendu pendant quinze jours; mais le pont construit par la 8e fut replié le 15 juin. Cette compagnie quitta Cassano à 8 heures du soir emmenant avec elle un détachement et tout le matériel.

Elle arriva à Brescia le 18, où les hommes furent employés à confectionner des madriers et 5 chevalets à deux pieds.

Ce matériel fut emporté avec la 6e compagnie lorsqu'elle se dirigea sur Solférino où elle resta dans les champs en attendant l'issue de la bataille.

A l'issue de ces événements, l'armée autrichienne se retira sur le Mincio.

Le 29 juin, le détachement de la 5e se sépara de la 8e compagnie (on leur adjoignit même 1 sous-officier et 30 pontonniers); tous se dirigèrent sur le Mincio que l'armée française devait franchir le lendemain sur trois ponts principaux.

**Passage du Mincio.**

(5e et 8e, 30 juin).

Le détachement de la 5e construisit un de ces ponts composés de 6 bateaux et 4 chevalets qu'il avait emmenés avec lui (62 mètres).

Les deux autres ponts furent jetés par le génie.

---

(1) Thival, *Passage des rivières.*

### Passage du Mincio à Molini de Volta.

(30 juin).

La 8e compagnie quitta San-Cassiano le 29 juin, et se rendit à Molini di Volta où elle avait reçu l'ordre de jeter deux ponts.

Les bateaux furent d'abord mis à l'eau le 30, pour passer sur la rive gauche deux compagnies d'infanterie envoyées en éclaireurs.

Le premier pont exigea une demi-heure de travail; il était composé de 6 bateaux, le Mincio n'ayant à ce point que 40 mètres de largeur et une vitesse de $1^{m},70$ par seconde.

Le deuxième, placé à 400 en aval du premier, comprenait 7 bateaux.

Personne ne passa sur ce pont le 1er juillet; mais, le 2 et le 3, le quartier impérial, la garde et le 5e corps tout entier traversèrent le Mincio.

Ce jour-là, le détachement de la 5e et de la 8e envoyés à Mozambano rejoignirent leur compagnie.

Le 6 juillet au matin, les pontonniers replièrent les deux ponts. Le repliement du pont d'aval commença vers 9 heures, mais les voitures ne purent se mettre en route que vers 2 heures parce qu'il avait fallu charger tout le matériel sur les haquets, les chariots ayant été prêtés au parc de siège pour le transport des munitions.

Le matériel du pont d'amont fut laissé à Molini, sous la garde d'un détachement commandé par un lieutenant.

### Passage du Mincio à Saliouze.

(7 juillet.)

La portion principale de la 8e compagnie quitta Molini le 6 juillet après-midi et fut dirigée sur Saliouze où elle devait jeter un pont sur le Mincio. Ils arrivèrent dans cette ville à 11 heures du soir, mais l'obscurité ne permettant pas de faire une reconnaissance, il fallut remettre l'opération au lendemain.

La construction était terminée à 7 heures du matin.

Le 9 juillet, après la signature de l'armistice, le mouvement rétrograde de l'armée française commença et se continua sur le pont de Saliouze jusqu'au 18 juillet.

Le 19 juillet, la 8e replia son pont.

Le 23 juillet, elle reçut l'ordre de vendre ou de laisser sur place tous les agrès en mauvais état, et de se mettre en marche le 24, pour Goito, avec les voitures chargées de matériel valant encore la peine d'être ramené à Vienne.

On vendit dès lors tous les objets désignés et, le 24 juillet, la compagnie était à Goïto.

Le lieutenant de la 8e compagnie, resté à Molini le 6 juillet avec 37 pontonniers, reconstruisit son pont le lendemain, et reçut l'ordre de vendre tous les agrès hors de service; mais il fut obligé de les abandonner sur place faute d'acquéreur.

La 5e compagnie, laissée le 15 juin à Cassano-d'Adda, entretint son pont de bateaux en bon état jusqu'à l'achèvement d'un pont de pilotis entrepris par la municipalité.

Ce grand travail était terminé le 27 juin; alors la 5e compagnie, repliant son pont, quitta Cassano le 28 se dirigeant sur Mozambano où elle arriva le 1er juillet à 8 heures du matin.

### Passage du Mincio à Mozambano.

(1er Juillet, 5e compagnie.)

La 5e compagnie reçut alors l'ordre de construire un pont sur le Mincio à 300 mètres en aval du point où les 8e et 5e réunies en avaient jeté un le 29 juin.

Il existait, à droite et à gauche du Mincio, un petit canal sur lequel il était nécessaire de placer un pont pour que la communication fût complète.

Le détachement de la 5e qui était déjà à Mozambano, sous les ordres du capitaine en second, fut chargé de l'établissement des deux ponceaux.

Le premier était déjà terminé, quand arriva la portion princi-

pale de la compagnie, ce qui permit à celle-ci d'approcher jusqu'au bord du Mincio et de construire immédiatement le grand pont (54 mètres).

Le deuxième ponceau fut entrepris en même temps, de sorte qu'à 11 heures du matin les trois ponts étaient terminés.

1° Une passerelle sur chevalets Birago (54 mètres);

2° Un pont de neuf bateaux sur le Mincio (54 mètres);

3° Un ponceau sur troncs d'arbres recouverts de fascines;

4° Une passerelle sur un chevalet.

La 5e compagnie demeura à Mozambano du 1er au 24 juillet et fut chargée de la surveillance et de l'entretien de tous les ponts, y compris les ponts de chevalets qui avaient été construits par le génie.

Ceux qui étaient construits avec le matériel de l'équipage furent repliés le 23; on vendit le même jour les agrès hors de service, et le 24 on partit pour Goïto se réunir à la 8e compagnie.

Le 7 août, les 5e, 8e, 10e principale et 16e *bis* étaient à Alexandrie.

La 18e principale et la 16e *bis* restèrent dans cette ville jusqu'au 13 août et attelèrent ce jour-là un des deux équipages de pont pour le ramener en France, sous la conduite des 2e et 4e compagnies.

Les 5e et 7e compagnies quittèrent Alexandrie le 1er septembre et rentrèrent en France sans matériel.

Enfin, les 8e et 10e compagnies restèrent à Alexandrie avec le 2e équipage de pont et firent partie de l'armée d'occupation.

---

### 2e Compagnie.

La 2e compagnie, commandée par le capitaine Davonay, était détachée à Lyon depuis plus d'un an lorsqu'éclata la guerre d'Italie.

Elle partit le 15 mai à Grenoble par les voies ferrées, emmenant avec elle un équipage de pont de circonstance comprenant : 1 nacelle, 4 chevalets, des ancres, cordages, 4 caisses d'outils et

1 forge, en tout, 6 voitures attelées par un détachement du 1er régiment d'artillerie.

De Grenoble, elle se rendit par étapes à Suze, où elle arriva le 22 mai.

Elle fut de là dirigée sur Alexandrie par les voies ferrées. Elle reçut alors l'ordre de livrer son matériel à la 5e compagnie et fut dirigée le surlendemain sur Bassignano, où elle devait prendre possession de l'équipage sarde qui servait sur le Tanaro et faire communiquer les deux rives de ce fleuve en attendant l'achèvement d'un pont que construisait le génie.

Aussitôt mise en possession de ce matériel, elle employa les quelques jours qu'elle resta à Bassignano, à accorder les manœuvres de pontage français au matériel sarde, d'après les renseignements que les pontonniers reçurent du chef de détachement des pontonniers sardes.

Aussitôt le pont du génie achevé, les pontonniers français replièrent le pont sarde et se dirigèrent le 29 mai sur la Sezia, à Gozzo, où ils devaient exécuter une tentative simulée de passage pour permettre à l'aile gauche de l'armée de franchir le même fleuve devant Palestro.

### Passage de la Sezia.

(31 mai.)

A cet effet, elle jeta, dans la nuit du 30 au 31 mai, une compagnie de bersaglieri dans une île formée par la Sezia et la Nogia-Bonna et construisit quelques travées de pont à la pointe d'amont de cette île.

Les pontonniers ne furent point interrompus par l'ennemi dans leur travail, mais le lendemain, lorsqu'il fallut relever les quelques travées pontées, les Autrichiens tirèrent plusieurs coups de fusil. Les bordages d'un bateau furent percés de balles.

La prise de Palestro succéda à ce passage.

Les Autrichiens tournés repassèrent le Tessin. Les pontonniers

de la 2e compagnie, toujours avec leur matériel sarde, furent alors dirigés sur Verceil, où ils rejoignirent le quartier général.

A peine arrivés, le capitaine reçut l'ordre de repartir à vives allures sur le Tessin, à Porte-di-Turbigo où l'on avait dessein de surprendre le passage.

La compagnie y arriva vers le soir escortée d'une brigade de la garde et de batteries d'artillerie qui s'établirent sur les hauteurs. Un chemin tortueux conduisait de ces hauteurs sur le bord du fleuve, à l'emplacement d'un ancien bac servant au transit des deux rives, mais il n'y avait aucun emplacement pour former le parc, de sorte qu'on fut obligé de faire descendre les haquets par ce mauvais chemin, jeter les bateaux à l'eau et les remonter ensuite pour former le parc sur la hauteur.

Au fur et à mesure que les bateaux furent mis à l'eau, les pontonniers les employèrent à jeter 150 hommes de la garde sur la rive opposée, destinés, ainsi que l'artillerie, à protéger la construction du pont qui fut terminée en fort peu de temps, quoique ce fût la première fois qu'ils manœuvrassent ce matériel et cela par une pluie battante (1).

Le général Lebœuf, qui était présent à la construction, adressa de vifs éloges au capitaine sur la rapidité et l'ensemble de la manœuvre.

Il gratifia les hommes d'une double ration de vin.

Ce pont donna passage, sur la rive bombardée, à une brigade de la garde et au 4e corps tout entier qui se couvrit de gloire le lendemain à Magenta.

A la suite de ces événements, l'armée autrichienne se retira sur l'Adda.

### Passage du Tessin à Vigerano.

Le pont de Turbigo fut replié dans la nuit du 8 au 9 juin, et la 2e compagnie se porta sur le Tessin vis-à-vis Vigerano où elle

---

(1) Les ponts établis par la 5e et par la 8e furent jetés en amont et en aval de ce pont.

devait donner passage à la cavalerie de la garde du 5e corps, qui agissait séparément sur la rive droite du Pô ; mais, à cet endroit, le Tessin présentait sur trois bras différents une largeur de plus de 200 mètres, de sorte que le matériel sarde ne suffisant pas, il fallut organiser des ateliers pour confectionner des chevalets avec du bois coupé dans les forêts voisines.

Des nacelles en bois faible, reçues de Milan, servirent, en les accouplant deux à deux, à donner passage à la cavalerie de la garde. Aussitôt ce passage effectué, les pontonniers ne pouvant compter sûr ces faibles moyens de passage réquisitionnèrent des bateaux du commerce qui remplacèrent dès lors les nacelles et servirent au passage des autres troupes.

Au moment où la compagnie reçut l'ordre de replier le matériel sarde pour rejoindre le quartier général, elle livra à un détachement de la 4e compagnie les parties du pont où n'entrait pas ce matériel, et ce détachement, avec de nouveaux bateaux du commerce, requis à cet effet, rétablit le passage entre les deux rives.

La 2e compagnie quitta Vigerano le 20 juin, arriva le 24 à Castiglione puis à Gaviniana où elle attendit quelques jours l'ordre de se porter sur le Mincio.

**Passage du Mincio.**

Partie le 28 juin pour Borgheto, elle jeta immédiatement, à son arrivée le 29, un pont de six bateaux et de quatre chevalets (52 mètres de largeur), sur le Mincio.

Ce travail achevé, le capitaine y laissa un détachement et alla jeter un nouveau pont vis-à-vis Valeggio où la compagnie demeura jusqu'au 20 juillet, jour où elle partit pour Brescia après avoir fait la remise de tout son matériel à l'artillerie sarde (1).

Elle fut ensuite attachée, avec la 4e compagnie, à un équipage de pont français avec lequel elle rentra en France.

---

(1) Voir aux « Actions d'éclat », la copie de l'ordre général du 14 juillet 1859 qui relate le dévouement de plusieurs pontonniers de cette compagnie.

### 7e Compagnie.

La 7e compagnie (capitaine GUEVEL), partie de Strasbourg le 18 mai 1859, arriva le 22 à Alexandrie, sans matériel autre que les ressources qu'on pouvait attendre de la main-d'œuvre des 132 travailleurs qui composaient son personnel.

Cette compagnie, constamment éloignée des grands parcs, ne concourut point au service des équipages de ponts réguliers qui suivaient l'armée. Ses opérations se sont bornées exclusivement à la ligne du Pô.

Le besoin de communication, sur cette ligne, ressortait de la position géographique du fleuve dont la rive gauche marquait les frontières des provinces où la lutte allait s'engager.

Il fallait dès lors improviser un matériel à part, avec les ressources que pouvait procurer le pays.

A son arrivée à Cassal-Montferrant, le capitaine reçut l'ordre de se mettre en mesure d'entreprendre le passage du Pô au dessous de l'embouchure de la Sézia, dans le but de favoriser le passage de vive force qu'on voulait tenter sur cet affluent. Il ne trouva, sur les deux rives, qu'une cinquantaine de bateaux du pays dans un mauvais état, mais propres au pontage. Une certaine quantité de bois de sapin lui était annoncée d'Alexandrie. Il se procura, sur les lieux, deux forges de campagne.

Les agrès furent expédiés de Gênes.

Les pontonniers se mirent au travail dans la journée du 25 et commencèrent la construction de portières pour lesquelles ils durent imaginer des moyens ingénieux pour les assembler.

Le projet de passage ayant été abandonné, le capitaine reçut l'ordre de confectionner un approvisionnement de passerelles dont on voulait pourvoir les divisions du corps d'armée avant le passage du Tessin.

Le matériel affecté à ces passerelles prit le nom d'équipage de batterie et était chargé sur les voitures de réserve.

16 passerelles furent ainsi livrées au 5e corps d'armée lors de son passage à Cassal.

Après le passage de l'armée, on reprit le travail des portières et on acheva d'organiser le matériel de pont qu'on devait descendre à Mezzano pour rétablir la communication entre Pavie et la rive droite du Pô après l'évacuation de cette place par les Autrichiens.

### Pont de Mezzano-Corti.

Le Pô avait, à cet endroit, 250 mètres de largeur.

L'effectif de la compagnie (120 hommes) fut augmenté de 50 bateliers civils et bateliers sardes, indispensables pour indiquer le chemin navigable dans les endroits dangereux qu'offrait le fleuve.

Toutes ces portières descendirent le Pô de Cassal-Montferrand à Mezzano où elles abordèrent dans la soirée du 13 (1).

Le pont (27 portières) fut commencé dès le matin du 14 juin 1859 et terminé à 4 heures du soir. Il ne servit qu'à titre de communication permanente sur les derrières de l'armée.

### Passage du Pô à Plaisance.

Les Autrichiens ayant continué leur mouvement de retraite en détruisant le pont de Plaisance, ce fut la 7e compagnie que le général chargea de rétablir le passage.

Le capitaine se mit alors en mesure de réunir le matériel nécessaire. On alla chercher à Cassal le matériel sarde qu'on y avait laissé et avec des ancres et des cordages qu'on prit au pont de Mezzano et quelques bateaux que put réunir la municipalité de Plaisance, les pontonniers purent établir un pont qui ne fut achevé que le 21 juin.

Sa longueur était de 200 mètres. On y employa 24 portières

---

(1) Un pontonnier fut noyé pendant cette navigation.

de bateaux du commerce de toutes dimensions, ce qui augmenta beaucoup la difficulté.

La division du général d'Autemarre passa, le 22, sur ce pont, qui fut abandonné à la ville.

### Passage de l'Adda à Pizzighettone.

Pendant que la partie principale de la compagnie construisait ce pont, un détachement de 45 pontonniers avait été chargé de rétablir à Pizzighettone le magnifique pont de pilotis de 150 mètres de longueur que les Autrichiens avaient incendié.

6 travées se trouvaient détruites, brûlées jusqu'à la surface de l'eau; il était facile de le reconstruire, d'autant plus que la ville offrait toutes les ressources nécessaires.

La seule difficulté qui se présenta fut de raccorder le tablier des travées incendiées avec la voie du restant du pont; on sacrifia l'horizontalité du tablier aux embarras et aux lenteurs qu'on aurait pu rencontrer en cherchant à rétablir cette régularité. La rampe était inclinée au 1/9.

La division d'Autemarre y effectua son passage dans la matinée du 22 juin, et le pont resta ensuite comme voie de communication ordinaire.

### Passage du Pô à Cassal-Maggiore.

Tandis que les ponts de Plaisance et de Pizzighettone s'achevaient pour la division d'Autemarre, le 5e corps, voulant éviter le long détour par Plaisance, résolut de passer le Pô près de Cassal-Maggiore, pour opérer sa jonction avec l'armée qui, en ce moment, se rapprochait du Mincio.

Le 5e corps comprenait 20,000 hommes et traînait à sa suite un parc d'artillerie considérable; il était suivi de l'armée toscane, et, en outre, de 800 voitures à bagages ou à vivres.

Le Pô, à l'emplacement choisi, avait environ 500 mètres de largeur avec 2m,20 de vitesse et de 3 à 4 mètres de profondeur; pas de ressources sur les lieux mêmes. Il existait à Brescello, à

quatre lieues en aval, un équipage de bateaux provenant d'un pont que les Autrichiens avaient coulé en se retirant. On évalua que ce matériel réparé, pouvait fournir 150 mètres de pont environ. D'un autre côté, l'excédent de bateaux à Plaisance permettait de compter encore sur 150 autres mètres.

Enfin, on espérait trouver des embarcations du côté de Crémone ; mais tous ces renseignements étant incertains, le capitaine résolut de construire deux amorces de pont de chaque côté du fleuve, avec les ressources qu'on pourrait se procurer, et à compléter les communications au moyen d'un pont volant.

Il s'agissait, toutefois, de réunir un matériel de plus de 100 bateaux, dont les parties se trouvaient disséminées sur une étendue de plus de 30 lieues.

La flottille attendue de Plaisance arriva le 26 juin à 6 heures du soir. Les pontonniers, en nombre réduit, s'étaient fait aider par des bateliers civils.

Le travail était terminé le lendemain matin à 10 heures.

La 1re partie du pont se composait de 15 grosses portières, représentant 193 mètres de tablier.

La 2e partie comprenait 19 petites portières représentant 133 mètres.

On espérait combler la coupure de 180 mètres avec le matériel qu'on attendait de Brescello ; mais le capitaine ayant reçu avis qu'une division se présenterait le lendemain pour passer le fleuve, on dut établir, pendant la nuit, un pont volant composé de 2 bateaux de transport de 25 mètres ; on put heureusement trouver du bois de dimensions convenables et une *énorme ancre* qui servit de point d'amarrage.

Le passage de la division Urich put s'effectuer ; 700 hommes et 70 chevaux de cavalerie, avec leurs conducteurs, passaient à la fois sur le pont volant.

Le 29, on devait livrer passage aux voitures du parc d'artillerie, mais un orage épouvantable, accompagné d'un vent violent, arrêta les communications. Le passage dut être remis au lendemain.

Les bateaux attendus de Brescello arrivant pendant ce temps (1), on résolut dès lors de compléter le pont. Grâce à un renfort de sapeurs et d'ouvriers civils et malgré l'épuisement des ressources de la ville, le travail fut complété le lendemain 29, quand le reste du 5e corps se présenta.

La construction de ce pont, qui avait une voie de 4 mètres entre les guindages, exigea 97 bateaux réunis en portières, 500 grosses poutrelles provenant en grande partie de peupliers abattus et débités sur les rives et, en partie, des échafaudages d'une église en construction. Les portières étaient maintenus jointives à l'aide d'un cabestan et d'un cordage tendu le long du tablier.

A partir du 3 juillet, on l'abandonna pour le transport des vivres. Des milliers de bœufs passèrent également sur ce pont qui résista à tous ces lourds chargements.

Il fut replié dans la journée du 5 au 6 juillet, et les pontonniers se mirent en mesure de remonter les bateaux jusqu'à Stradella, où ils devaient être employés au transport du matériel d'artillerie que l'on destinait au siège de Petschiera.

Par suite de la paix, ce mouvement ne s'effectua que jusqu'à Crémone, où les pontonniers n'arrivèrent qu'après de grandes difficultés, la navigation étant fort lente et très pénible pour faire haler ces portières par des chevaux.

Le 22 juillet, la 7e compagnie était dirigée sur Alexandrie.

Le 1er septembre est la date de sa mise en route par étapes pour la France.

---

### 10e Compagnie.

La 10e compagnie (capitaine Marulat), détachée en Afrique, arriva à Lisbonne le 8 juin 1859 et fut attachée au 5e corps d'armée jusqu'à la conclusion de la paix.

---

(1) Un bateau autrichien, 8 gros bateaux réguliers et 9 nacelles légères.

Elle séjourna à Alexandrie depuis le mois d'août jusqu'au 23 avril 1860, travaillant avec la 8e compagnie aux réparations et à la mise en état d'un équipage de pont.

Le 23 avril, dirigée sur Gênes, elle fut employée à l'embarquement du matériel de la direction de Milan.

Cette opération terminée, la compagnie (redevenue 7e par suite de la nouvelle organisation) s'embarquait à Gênes le 28 mai, à destination de Toulon et Strasbourg.

---

### EXPÉDITION DE CHINE (1)

(1860.)

La 12e compagnie du 6e régiment d'artillerie-pontonniers (capitaine Schnéegans) fut désignée pour faire partie du corps expéditionnaire de Chine.

Elle partit de Strasbourg le 26 novembre 1859, sans matériel de pontage, munie seulement de quelques caisses d'outils. Elle arriva à Shanghaï le 24 mai 1860.

A peine débarqués, les pontonniers reçurent pour mission de concourir à la défense des habitants contre les rebelles, et de construire un équipage de ponts de chevalets avec des bois qu'ils achetèrent à Sanghaï (2).

Partis de Sanghaï le 13 juin, les pontonniers débarquèrent six jours après à Tché-Fou.

Campés dans la plaine, ils organisèrent des ateliers, pour continuer les travaux commencés. Le 22 juillet, 80 mètres de pont étaient à la disposition de l'armée.

Le 24 juillet, ils s'embarquèrent de nouveau avec leur matériel

---

(1) Voir *Journal d'un interprète en Chine* du comte d'Herisson; Journal de marches du régiment; *Expédition de Chine* de Varin.

(2) Le capitaine Schnéegans, ayant été nommé chef d'escadron, le capitaine de Blairville prit le commandement de la compagnie avec le capitaine Ploton, les lieutenants Clairac et Chorin (le sous-lieutenant Fichaux comptait à la compagnie, mais il resta attaché à l'état-major de l'artillerie).

sur le transport de *La Marne* et arrivèrent quelques jours après à Petschili, à l'extrémité N.-O. de la mer Jaune.

Le 22 août, la compagnie entrait avec l'armée dans le village de Peïtang, après avoir construit une jetée qui servit au débarquement des munitions et des vivres qui se trouvaient à bord du bâtiment de l'Etat (1).

**Prise de Takou.**

Chargée de 10 chevalets, elle quitta Peïtang le 12 août, devançant l'armée pour construire de petits ponts sur les canaux et les fossés qu'ils rencontrèrent, depuis Saïg-ho jusqu'au fort Takou dont la prise fut assurée par la construction d'un pont (sur les fossés du fort) qui livra passage aux troupes d'assaut.

Quand ce fort fut pris, les pontonniers furent employés au désarmement.

**Passage du Peï-ho.**

Le 16 août, le capitaine reçut l'ordre d'aller camper avec sa compagnie sur les bords du Peï-ho, en face du village de Thou-li, et de construire, de concert avec les Anglais, un pont de bateaux sur le fleuve, pour le passage de l'armée sur la rive droite.

Tous les matériaux nécessaires furent acquis par réquisition.

Le fleuve, au fond vaseux, subissait l'action de la marée, et sa largeur de 130 mètres environ variait de 3 mètres entre le flux et le reflux.

Le pont fut terminé le 24 août, après cinq jours de travail, car le matériel et les ancres faisaient complètement défaut; les poutrelles et les madriers furent débités dans les bois voisins et les jonques, qui servaient de corps de support, étaient de tonnage différent.

Les batteries d'artillerie procurèrent les chevaux et le matériel nécessaires pour effectuer le transport.

---

(1) Le débarquement fut très pénible à cause du terrain vaseux sur lequel on opérait.

On se reporta en avant le 29 août, les pontonniers se livrant pendant les marches à la reconnaissance des rivières et de la route de Sing-ho à Tien-Tsin. Ils arrivèrent dans cette ville le 31 au soir. Ils eurent pour mission de construire 4 jetées sur le Peï-ho pour le débarquement des vivres et des munitions nécessaires à l'armée et à son ravitaillement pour lui permettre de marcher sur Pékin.

Le capitaine Ploton organisa ensuite, de concert avec la marine, un convoi de 140 jonques destinées à transporter les vivres de l'armée en suivant le cours du Peï-ho ; pendant que le capitaine en 1er, avec l'autre partie de la compagnie (45 hommes), se dirigeait sur Tien-Tsin et Pou-Kou, organisant ainsi dans cette même ville un convoi de jonques pour transporter des vivres sur le Peï-ho.

Les pontonniers, assistés dans leur tâche par une compagnie d'infanterie, arrivèrent à Nati-ho le 17 septembre, après une navigation très difficile, nécessitant la reconnaissance des passes sur le fleuve qui subissait l'action de la marée.

Le lendemain, ils prenaient part d'une façon active au combat de Chang-hia-Wan, où ils furent assez heureux pour occuper un poste de premier rang.

Dans la marche de Pékin, munis d'outils, ils précédaient l'artillerie, remplissant le rôle de sapeurs, faisant disparaître devant eux tous les obstacles qui les gênaient.

Le fourrier Bedell, avec un détachement de 13 pontonniers, fit enfoncer les portes d'une pagode pour débusquer des tirailleurs chinois qui tiraient sur la colonne. 5 Tartares furent tués, 6 blessés et 16 prisonniers. Le fourrier, blessé d'un coup de sabre à la main, fut cité à l'ordre de l'armée ainsi que le maître-ouvrier Durrieu.

Le 21 septembre, au combat de Pali-kia-ho, les pontonniers occupèrent le même poste que dans la journée du 18 ; disposés en bataille, ils firent le coup de feu avec les chasseurs à pied, au moment où la cavalerie tartare cherchait à enfoncer le centre de l'armée.

Le 25 septembre, le capitaine Ploton était à Pali-kia-ho, d'où il repartit immédiatement avec un détachement de 40 pontonniers,

chercher par eau, à Tien-Tsin, les munitions destinées au siège de Pékin. Il était de retour le 5 octobre, et le lendemain toute la compagnie se dirigea avec l'armée sur Pékin. Campés d'abord à 6 kilomètres des murs, les pontonniers entrèrent dans cette ville le 14 octobre. Ils furent cantonnés dans les maisons du faubourg. Ils en repartirent le 28, formés en deux détachements, dont l'un fut chargé, avec le capitaine en 2ᵉ, de transporter les munitions à Tang-Tchaou en partie par jonques naviguant sur le canal impérial, et en partie à l'aide de voitures chinoises.

L'autre détachement partit avec l'armée et arriva à Tien-Theo le 4 novembre 1860.

Le 18 novembre, toute la compagnie s'embarqua à bord de la Marne et arriva le 12 décembre à Sang-haï, où elle passa l'hiver.

Un détachement de 33 hommes, commandé par le lieutenant Clairac, resta à Tien-Tsin.

Le 8 mai 1861, le détachement de Shang-haï s'embarqua à bord de la *Dryade* et rentra à Toulon le 25 mai, puis à Strasbourg le 30 mai 1861.

Le détachement laissé à Tien-Tsin fut d'abord employé au parc d'artillerie, puis à l'entretien et à la réparation du pont de jonques qui reliait les deux rives du Peï-ho.

Au commencement du mois de janvier 1861, les pontonniers établirent sur pilotis les culées d'un nouveau pont qui fut construit après la débâcle des glaces annuelles.

Ils construisirent aussi deux jetées pour l'embarquement du matériel.

Le 13 juin, ils descendirent le Peï-ho sur une canonnière; ils prirent ensuite passage à bord du transport l'*Européen*, puis sur le *Jura* qui les transporta jusqu'à Suez (2 octobre 1861). Là ils prirent les voies rapides jusqu'au Caire ; enfin ils se rembarquèrent sur des vapeurs qui leur firent descendre le Nil jusqu'à Alexandrie où ils arrivèrent le 10 octobre. La frégate l'*Eldorado* les ramena à Toulon le 13 octobre.

Ils rentrèrent à Strasbourg le 21 octobre, après une absence de

près de deux ans, laissant sept morts à Shang-haï, victimes de la variole.

Un fait intéressant à signaler consiste dans l'incorporation à la compagnie d'un jeune orphelin de Canton, baptisé en France avec le parrainage de Mme de Berkheim et du capitaine PLOTON.

Le régiment adopta ce jeune homme, maintenant adjudant au 2e régiment et décoré de la médaille militaire. Son nom de Suinza Lactou a été transformé en Suin (Louis).

---

## CAMPAGNE DU MEXIQUE

### 1862-1867 (1).

La 1re compagnie du 6e régiment d'artillerie-pontonniers fut désignée pour faire partie de cette expédition lointaine. Elle était commandée par le capitaine D'HUART (2), les lieutenants COURTIES, ARON et VIA.

La compagnie quitta Strasbourg le 24 août 1862, prit passage à Cherbourg sur le *Breslau*, et débarqua à Vera-Cruz le 3 novembre. Les pontonniers n'emportèrent avec eux, comme matériel, que des outils et des cordages.

### Séjour à Vera-Cruz.

Ils séjournèrent à Véra-Cruz jusqu'au 7 décembre 1862.

Campés d'abord dans les sables, près du bord de la mer, ils travaillaient à l'arsenal : les fièvres dangereuses analogues au *vomito negro* les éprouvèrent tellement, pendant la saison des pluies, qu'on dut les faire camper dans des maisons en ruine près de Vera-Cruz.

Au mois de novembre, un petit détachement, commandé par le maréchal des logis HERVY, prit part à l'expédition d'Alvarado.

---

(1) Voir Journal de marches du régiment; *Expédition du Mexique*, de *Niox*.

(2) Tué en 1870 pendant le siège de Strasbourg.

**Siège de Puebla.**

Au commencement du mois de décembre, la compagnie quitta Vera-Cruz, se dirigeant sur Orizaba, où elle arriva le 14 décembre 1862. Elle en repartit le 21 février 1863, pour aller prendre part au siège de Puebla.

La ville de Puebla, formée d'îlots de maison ou *cadres*, séparés par des rues qui se coupent à angle droit, avait été très sérieusement fortifiée et barricadée. Sur le périmètre de la ville, les Mexicains avaient construit des ouvrages en terre, véritables forts se flanquant les uns les autres.

On dut faire le siège en règle de chacun des îlots de maisons qui, pour faciliter l'intelligence des ordres, avaient été numérotés de 1 à 158.

Les pontonniers furent chargés de servir une batterie de 4 de montagne qu'ils construisirent dans la première parallèle, dans la nuit du 24 au 25 février 1862, et dont ils dirigèrent le feu sur divers points de la place.

Le 23 mars, les dispositions préliminaires du siège étant terminées, la tranchée fut ouverte devant le fort de San-Xavier, sur le périmètre de la ville.

Les travaux d'attaque furent vigoureusement menés; les pontonniers tirèrent ce jour-là 500 coups de canon.

Le fort fut pris d'assaut le 29 mars.

Aussitôt après la prise de ce fort, leurs bouches à feu, transportées par eux dans les étages supérieurs des bâtiments, tirèrent, de ce point, sur les maisons fortifiées; mais le tir de ces pièces de petit calibre ne parvint pas à renverser les murs de construction massive derrière lesquels s'étaient réfugiés les Mexicains.

La prise de ce fort n'avança pas les opérations autant qu'on l'avait espéré ; reculant pied à pied, les Mexicains forçaient chaque jour les Français à renouveler leurs efforts et leurs sacrifices.

La batterie de pontonniers, qu'on désignait sous le nom de *batterie mobile en avant*, fit successivement deux brèches pratica-

bles au cadre n° 25, trois brèches au cadre n° 26 et deux brèches aux cadres 26 et 27.

C'est pendant l'assaut de ces brèches que fut tué le maréchal des logis Sommereux.

A partir du 5 avril, il y eut une interruption dans les travaux du siège ; les pontonniers furent, pendant ce temps, employés à améliorer les ouvrages de la ligne d'investissement.

Les opérations reprirent le 16; on commença des travaux d'approche sur le couvent Santa-Inès (cadre 52), un des points les plus forts de la ligne de défense de l'ennemi. A cet effet, les pontonniers construisirent, le 18, une batterie de 3 pièces à Morelos.

L'attaque eut lieu le 25 au matin. Les batteries de pontonniers et d'autres batteries voisines renversèrent une partie du mur d'enceinte du couvent Santa-Inès.

Après la destruction, on put se rendre compte des difficultés inouïes que présentait l'attaque. En arrière du mur renversé, régnait une forte grille en fer que les projectiles ne pouvaient abattre. Des retranchements étaient élevés et les abords garnis d'abatis et de filets en corde de cuir, reliés entre eux par des piquets.

Pendant trois heures entières, les batteries (les pontonniers servaient 2 mortiers de 12) cherchèrent vainement à bouleverser les retranchements, briser la grille et détruire les maçonneries.

L'assaut fut repoussé et nos troupes eurent à subir de nombreuses pertes; les pontonniers surtout avaient beaucoup souffert de la proximité des tirailleurs ennemis. Le maréchal des logis Etasser fut tué et le pontonnier Sanglet blessé grièvement.

A la suite de cet échec, on abandonna le système de cheminement suivi jusqu'alors et on reprit le projet d'attaque contre les forts de Carmen et de Tomimehuacan.

En conséquence, les pontonniers furent chargés de construire la batterie n° 13, dans la première parallèle, à 700 mètres de la porte de ce dernier fort.

Dans la journée du 17 mai, au moment où toutes les batteries attaquaient vigoureusement le fort, la reddition de la place eut

lieu après un siège de soixante jours, 1,767 coups de canon avaient été tirés par les pontonniers pendant toute la durée du siège.

Tous, les sous-officiers surtout, ont été admirables de dévouement, et, malgré leur petit nombre, ils ont pu suffire aux travaux pénibles et variés dont ils ont été chargés.

La compagnie comptant alors 20 officiers ou sous-officiers et 60 hommes, obtint, pendant le siège, 3 croix et 11 médailles.

A la suite de la reddition de la place, une partie de la compagnie partit pour Mexico ; prenant part, le 9 novembre 1863, à l'expédition de Guadalajara, conduite par le maréchal Bazaine, les pontonniers furent employés à réparer le matériel d'artillerie, emportant avec eux 2 petits bateaux qui leur servirent pour faire franchir les cours d'eau que l'on avait à traverser avant d'arriver à Guadalajara où ils arrivèrent le 7 janvier 1864.

Ils revinrent à Mexico le 6 février suivant, en passant par la Conception (où ils firent passer le Rio-Grande à l'infanterie au moyen de leurs deux petits bateaux) ayant franchi 60 lieues en quatre jours.

En passant à la Piédad, ils fournirent un détachement qui, sous les ordres du lieutenant Couriès, aida les habitants à s'organiser défensivement.

### Surveillance des bacs de Mexico.

Pendant cette expédition, le lieutenant Aron resta à Mexico avec l'autre partie de la compagnie. Il fut chargé de la surveillance des bacs avec deux bateaux portant une espèce de blockaus construit dans le commerce.

### Expédition et siège d'Oajaca.

Lorsque s'acheva l'année 1864, l'armée française avait fait reconnaître l'autorité impériale sur une grande partie du territoire ; et, comme il restait encore à pacifier certaines provinces du Sud, on résolut de resserrer l'ennemi dans la province de Oajaca.

La portion principale de la compagnie, sous les ordres du capitaine, prit part à cette expédition le 21 novembre 1864.

Les pontonniers, sans matériel de pont, accompagnèrent les voitures du parc et supportèrent la plus grande partie des fatigues occasionnées par les transports du matériel de siège à travers des chemins où les bœufs seuls pouvaient traîner les voitures vides. Ils eurent pour emploi de charger et décharger le matériel de siège, passant leurs nuits à faire des filets pour le transport des bombes ou à réparer des voitures, arrivant rarement à l'étape avant 8 heures, souvent même à 10 et 11 heures du soir.

Du reste, la chaleur était accablante, le pays n'offrait aucune ressource; l'eau souvent même faisait complètement défaut.

A partir de Yanhuitlan, on ne trouva plus de route; il fallut, pour descendre dans la vallée d'Oajaca, franchir une sierra tellement difficile, qu'on fut forcé de laisser tout le matériel roulant à Yanhuitlan. A 12 lieues plus loin, la colonne fut arrêtée par un ravin profond de plusieurs centaines de mètres et encaissé dans des berges presque verticales (1).

La descente n'avait pas moins de 5 kilomètres de développement.

Sur le bord opposé, la disposition des escarpements ne permettait pas d'en adoucir les pentes.

Au prix d'incessants travaux et d'efforts inouïs de la part des artilleurs et des pontonniers, la plus grande partie du matériel de siège fut amenée dans la vallée. A l'aide de nombreux attelages de bœufs, on avait pu descendre les chariots de parc tout chargés, en enrayant complètement les roues et en appliquant les hommes aux voitures et à des cordes de retraite, mais il fut impossible de leur faire gravir la pente opposée. On dut vider les caissons d'artillerie et transporter les projectiles et les cartouches, à dos de mulet, jusqu'au sommet de la pente; on attela quatre, et quelquefois cinq paires de bœufs à chaque pièce; 40 ou 50 hommes pous-

---

(1) Ravin de Las-Mines.

saient aux roues ou tiraient des cordes fixées aux jougs des bœufs et aux anses des canons. Sans le secours actif des pontonniers et des auxiliaires, il eût été probablement impossible de triompher des dificultés exceptionnelles qui se présentèrent.

L'investissement de la place eut lieu le 27 janvier et jours suivants.

Les pontonniers construisirent une batterie de sacs à terre, armée de 4 canons rayés de siège au sommet de la Pensacola, ayant pour objectif une redoute carrée en terre (la Dominante) que l'ennemi avait établie sur un autre sommet.

Pendant le siège de ce fort, qui se termina par la reddition de la place, les pontonniers tirèrent 342 coups de canon. L'épaulement de la batterie reçut plusieurs projectiles ennemis.

Le 18 février 1865, la compagnie rentra à Mexico où elle arriva le 18 mars accompagnant le matériel de siège et en rencontrant les mêmes difficultés au retour qu'à l'aller.

### Expédition de Salamanca.

Le 29 juillet, elle fut dirigée sur Salamanca, avec quelques bateaux divisibles construits par eux à Mexico, et qui leur servirent pour faire franchir le Rio-Lama à 3 colonnes d'infanterie et à porter secours aux habitants de Salamanca, victimes d'une crue subite et très violente de ce fleuve. Dans ces circonstances difficiles, les pontonniers rivalisèrent de zèle et d'ardeur; ils travaillèrent la nuit comme le jour avec un entrain et un dévouement qui firent une grande impression sur les habitants.

A l'issue de ces événements, le capitaine Courtiès (1) et 3 pontonniers reçurent la croix de l'ordre impérial de Notre-Dame de la Guadeloupe, et le conseil municipal exprima, dans une lettre adressée au capitaine d'Huart, ses sentiments de reconnaissance, avec une emphase tout orientale :

« Des actions aussi belles que nous avons vu faire par vos sol-

(1) Lieutenant de la compagnie passé capitaine.

dats, pour sauver des familles qui auraient peut-être péri sans leurs sécours, sont toujours dignes d'éloges, quel que soit le mobile dont elles émanent. Quand les actions sont désintéressées et accompagnées de sollicitude, d'opportunité et d'efficacité de la part de leurs auteurs, alors la gratitude atteignant la plus extrême limite, ne peut se dissimuler plus longtemps. En se manifestant, elle honore ceux qui en sont l'objet, en même temps que ceux qui la ressentent, etc. »

La compagnie rentra à Mexico le 28 octobre 1865, et procéda à la reconnaissance militaire des lacs.

### Rentrée en France.

Pendant cette longue campagne de quatre ans et demi, les pontonniers se sont toujours fait remarquer par leur courage au feu, par leur infatigable énergie qui leur fit supporter toutes les misères sans se plaindre, et par l'intelligence et la rapidité avec lesquelles ils ont exécuté tous les travaux dont ils ont été chargés.

La compagnie reçut, pendant cette campagne, 5 croix de la Légion d'honneur, 17 médailles militaires et 9 croix de Notre-Dame de la Guadeloupe.

Les officiers et les hommes dont les noms suivent ont été cités à l'ordre du jour comme s'étant particulièrement distingués :

D'HUART, capitaine;
ARON, lieutenant;
TREBILLON, maréchal des logis chef;
HERVY, maréchal des logis;
SOMMEREUX, maréchal des logis;
VEISS, maître ouvrier;
DENIS, maître ouvrier;
POIROT, pontonnier;
GROS (2 fois), pontonnier;
PEYRONNET, pontonnier;
SANGLET, pontonnier;
MARCHAL, pontonnier.

On a eu à déplorer les pertes des suivants :

Sommereux, maréchal des logis;
Erasser, pontonnier;
Adam, pontonnier, morts de leurs blessures.

5 hommes ont été blessés.

---

## CAMPAGNE DE 1870 (1)

Siège de Metz. — Siège de Strasbourg. — Armée de Sedan. — Siège de Paris. — Armée de la Loire. — Armée de l'Est. — Armée de Versailles.

Au début de la guerre de 1870, le 6e régiment d'artillerie-pontonniers se composait de 14 compagnies, dont :

11 à Strasbourg (moyenne 75 hommes);
2 à Lyon (moyenne 100 hommes, 3e et 7e compagnies);
1 à Alger (moyenne 90 hommes, 11e compagnie).

Par ordre ministériel du 18 juillet, toutes ces compagnies furent mises sur le pied de guerre et réparties ainsi qu'il suit :

### 1° *Equipage de corps d'armée.*

La 2e compagnie, attachée au 2e corps, prit son équipage à Strasbourg ;

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| La 3e | attachée au | 1er corps | prit son équipage à | Auxonne ; |
| La 8e | — | 4e | — | Douai ; |
| La 4e | — | 3e | — | Metz ; |
| La 5e | — | 5e | — | Arras ; |
| La 7e | — | 7e | — | Auxonne. |

### 2° *Equipage de pont de réserve.*

La 6e prit son équipage de pont à Strasbourg ;
La 12e — Toul ;

(1) Voir Journal de marches du régiment.

La 10e fut désignée pour servir le même équipage que la 12e.

Dès la déclaration de guerre, les 2e, 4e, 5e, 8e, 10e et 12e compagnies quittèrent Strasbourg pour rallier leurs destinations respectives.

Les 1re, 3e, 6e, 9e, 13e et 14e compagnies, le peloton hors rang et le dépôt du corps restèrent à Strasbourg.

Le colonel Fiévet, qui commandait le régiment depuis l'année 1863, passa la revue de ses hommes vers 9 heures du soir, et quels hommes ! Tous les sous-officiers portaient au moins un chevron, sinon deux ou trois ; les poitrines étaient couvertes de décorations ou de médailles commémoratives.

Le colonel eut un mot pour chacun, il connaissait ses hommes, leur valeur et leur décision (1).

Des 6 compagnies désignées pour servir des équipages de corps d'armée, 3 ne purent rejoindre à temps les corps d'armée auxquels elles devaient être attachées, soit quelles n'aient pas reçu assez tôt des chevaux destinés à atteler leurs équipages, soit que les parcs dont elles faisaient partie aient été séparés de leur corps d'armée au milieu des circonstances désastreuses qui entravaient la marche des troupes.

Trois compagnies seulement : la 2e, la 4e et la 8e, firent le service des ponts auprès des corps d'armée auxquels elles avaient été affectées.

Toute la guerre durant, ces compagnies firent indistinctement le service des ponts ou de l'artillerie.

C'est sous les remparts, à Strasbourg, aux postes avancés, que les pontonniers ont servi et soutenu leur légendaire gloire,

A la fin du siège, plus d'un tiers de l'effectif était mis hors de combat.

Cependant, après avoir tant lutté et tant souffert, il fallut se rendre. Ce jour-là, le 28 septembre 1870, ce qui restait de pontonniers à Strasbourg sortit, la mort dans l'âme, pour endurer une longue captivité.

---

(1) *Les Pontonniers à vol d'oiseau*, par Maire.

**Opérations des pontonniers à l'armée de Metz.**

(2e 4e et 8e compagnies).

La 4e compagnie (capitaine Pepin) arriva à Metz la première, le 22 juillet. Elle reçut son équipage et fut placée sous la direction du colonel Marion, directeur des ponts du 3e corps.

Elle fut dirigée sur Forbach.

La 2e compagnie (capitaine Nusbaum) (1) partit le 2 août de Strasbourg avec son équipage de pont et sa compagnie du train. Elle arriva à Forbach le 4 août, en même temps que la 4e compagnie.

Ce même jour, ces deux compagnies reçurent l'ordre de rétrograder sur Saint-Avold.

La 2e, qui n'avait pas encore débarqué son matériel, put aisément opérer son mouvement; mais la 4e, qui n'avait pas de compagnie du train affectée à son équipage, dut rester trois jours campée près de la ville, sollicitant en vain des chevaux pour obéir à l'ordre donné.

Le capitaine fut obligé de faire rentrer son équipage dans l'intérieur de Forbach. Vers 10 heures du soir, le colonel directeur, jugeant que tout effort pour sauver l'équipage serait désormais inutile, donna l'ordre de l'abandonner.

La compagnie quitta dès lors Forbach et rentra à Metz le 8 août, à la suite du 2e corps.

La 8e compagnie (capitaine Deschamps) n'arriva à Metz que le 6 août, après avoir pris son matériel à Douai. Dirigée d'abord sur Saint-Avold, elle dut, en exécution d'un contre-ordre, revenir sur Metz (7 août).

A partir de ce moment, les trois compagnies réunies furent employées à rétablir et à réparer les moyens de communication entre les deux rives de la Moselle, en amont et en aval de la place. Chacune d'elles fut en outre chargée de l'armement et de la défense d'une partie des remparts.

---

(1) Mort en retraite lieutenant-colonel, en 1870.

En amont de la place, la Moselle se divise en trois bras comprenant entre eux les îles Saint-Symphorien et Sauley.

### Ponts d'amont.

Le premier bras était traversé par 3 trois ponts de chevalets construits par les compagnies de corps francs du chemin de fer. Ils correspondaient, sur le deuxième bras, à 3 ponts de radeaux établis par les mêmes corps francs.

Le troisième bras (bras mort) était traversé par un pont de radeaux;

Un pont de bateaux de commerce;

Un pont mixte de chevalets et un bateau de commerce.




### Ponts d'aval.

En aval de la place, les communications étaient établies entre les rives à travers l'île Chambière, sur *le grand bras*, au moyen de 3 ponts (2 de chevalets et 1 de radeaux) établis par le génie et, sur *le petit bras*, au moyen de 3 autres ponts, de construction

analogue, construits par les agents des ponts et chaussées. Des empierrements en pierre en formaient les piles et les culées. Des corps d'arbres constituaient le tablier.

Une crue, survenue dans la nuit du 12 au 13 août, submergea les ponts. Il ne resta que les ponts sur corps flottants des deux bras de l'île Saint-Symphorien.

Les 2e et 8e compagnies construisirent aussitôt un pont de bateaux de 133 mètres de longueur en aval de la place.

La 8e compagnie travailla ensuite à la construction de 2 ponts de chevalets.

Pendant ce temps, les ponts et chaussées relevèrent leurs ponts sur le petit bras en aval, et les corps francs, en amont, commencèrent à réparer les ponts de chevalets établis sur le grand bras de la Moselle. Néanmoins, réduits à leurs propres ressources, ils ne pouvaient terminer pour le lendemain 14, ainsi que l'avait ordonné le maréchal Bazaine.

Malgré les difficultés de l'entreprise, le colonel directeur des ponts promit que l'un des ponts, peut-être même les deux, seraient rétablis et livrés à la circulation le lendemain à midi.

Dès la pointe du jour, la 4e compagnie, renforcée de 40 hommes de la compagnie d'ouvriers, se mettait à l'œuvre.

Le travail consistait à charger le pont de sacs de terre pour lui donner plus de stabilité, à établir ensuite par dessus les chevalets d'un second pont et à le prolonger par des chevalets sur la rive gauche.

On ne songea pas à réparer le pont du milieu qui n'offrait aucune stabilité.

Les deux autres ponts furent terminés avant midi.

Les ponts construits au dessus et au dessous de Metz servirent au passage de toute l'armée de la rive droite sur la rive gauche dans la journée du 14 et dans la nuit du 15 août.

Le 15, la 4e compagnie replia les 3 ponts du grand bras en amont et les 3 ponts du petit bras.

Le même jour, les 2e et 8e compagnies replièrent les ponts du grand bras *en aval* de la place, chargèrent le matériel sur les

haquets et suivirent, avec ces équipages, le mouvement de l'armée à Gravelotte.

Le 18, elles rentrèrent à Metz.

Le 20 août, le colonel directeur des ponts fut chargé de faire rétablir les communications entre les rives de la Moselle, au dessous de la place.

A cet effet, 2 ponts devaient être construits sur chaque bras :

1° Pont de bateaux d'équipage ; 2° pont de chevalets, sur le grand bras ;

1° Pont de bateaux d'équipage ; 2° pont de radeaux d'arbres, sur le petit bras.

Ces deux derniers devaient remplacer les 2 ponts à empierrement construits par les ponts et chaussées et qui avaient été repliés le 15 août.

La 2ᵉ compagnie fut chargée d'établir le pont de bateaux sur le grand bras de 108 mètres de largeur. Les eaux étaient très basses ; il fallut employer des chevalets, mais l'équipage n'en comportait pas un nombre suffisant : on dut y suppléer en construisant deux supports formés de grosses pièces de bois équarries.

Les supports suivants étaient des chevalets de circonstance, et le reste du pont était construit avec le matériel de l'équipage.

La 8ᵉ compagnie construisit le pont de chevalets sur le grand bras en aval de celui-ci.

La 4ᵉ compagnie construisit le pont de bateaux sur le petit bras de la Moselle avec le matériel appartenant à la 8ᵉ compagnie.

Le pont de radeaux fut construit par les ponts et chaussées.

Ces quatre ponts, terminés dès le matin, servirent de passage aux troupes les 22, 25 et 26 août.

On jugea, après ce passage, que deux ponts sur chaque bras de la Moselle étaient insuffisants pour une armée aussi nombreuse que celle de Metz, et, le 27 août, le colonel Marion reçut avis d'établir une troisième communication.

A cet effet, la 4ᵉ compagnie fut chargée de replier le pont de bateaux de l'équipage établi sur le petit bras, et d'y construire deux ponts de bateaux du commerce.

Pendant ce temps, la 2e compagnie établissait le troisième pont du grand bras au moyen du matériel d'équipage devenu disponible.

Les eaux étant très basses, le nombre de chevalets insuffisant, on dut y suppléer au moyen de corps de supports formés de grosses pièces de bois superposées ou portées sur des chantiers.

A dater de ce jour, l'armée eut toujours des communications établies entre les deux rives au dessous de la place par trois ponts sur chaque bras de la rivière.

Le 31 août, les troupes campées sur la rive gauche traversèrent les ponts depuis 6 heures du matin jusqu'à 6 heures du soir. Les ponts de chevalets du grand bras, construits avec de vieux matériaux, durent être consolidés au moyen d'arcs-boutants.

Le 1er septembre, ces troupes repassèrent par les mêmes ponts, à l'exception des 1er et 3e corps qui restèrent sur la rive droite.

Ce dernier passage dura depuis 3 heures du soir jusqu'à 3 heures du matin.

A partir du 10 septembre, des crues successives occasionnèrent de nombreux travaux de la part des 2e et 8e compagnies. Les hommes de la 2e compagnie relevèrent et allongèrent les deuxièmes ponts de bateaux.

Les hommes de la 4e compagnie furent obligés de replier à 3 heures du matin (10 septembre) le pont de chevalets du grand bras, et de commencer la construction d'un nouveau pont de chevalets de 32 travées qu'ils firent plus élevé de 1m,50 que le premier.

Le travail dura vingt-quatre heures sans interruption et fut terminé le 11 à 11 heures du matin.

Le grand nombre de chevalets, joint à leur défaut d'uniformité, rendirent très pénibles les travaux que nécessitaient sans cesse les variations du niveau de la rivière; c'est pourquoi le colonel Marion proposa de remplacer l'un des ponts de bateaux par un pont de chevalets à quatre pieds, et d'employer le matériel des deux équipages à la construction d'un seul pont de bateaux. Ce

plan ayant été adopté, la 4e compagnie fut chargée de réunir les matériaux et de construire le pont de chevalets.

Ce pont fut construit en vingt-huit heures. Il avait 128 mètres de longueur et reposait sur 32 chevalets, dont 12 avaient été construits sur place.

C'est pendant cette construction que se noya le maitre-ouvrier Brunel, malgré le dévouement du fourrier Faysse, qui s'était précipité à son secours.

Le même jour (17 septembre), la 2e compagnie replia les deux ponts mixtes de bateaux et à chevalets, et, à la place de celui d'amont, construisit un seul pont de bateaux.

Le 29 septembre, la 8e compagnie établit une passerelle de demi-bateaux de 140 mètres de longueur, au dessous de la pointe de l'île Chambière.

Jusqu'à la fin d'octobre, la Moselle subit des variations nombreuses de niveau, et menaça les ponts, qui ne résistèrent que grâce aux précautions et à l'énergie que déployèrent les pontonniers.

Ainsi, en résumé, pendant les deux mois qui s'écoulèrent depuis l'investissement de Metz jusqu'à la capitulation de l'armée, les trois compagnies de pontonniers construisirent 10 ponts sur les différents bras de la Moselle, et en réparèrent ou consolidèrent 7.

Elles eurent, dans ces travaux, à lutter contre des difficultés de tous genres, et le travail, déjà pénible pour les hommes par sa nature, dut être souvent effectué de nuit et dans l'eau. Quelquefois même, il fut mené sans interruption douze heures de suite, à cause de l'urgence des opérations.

En même temps que les pontonniers étaient occupés à la construction, à l'entretien et à la garde des ponts, ils fournissaient annuellement des travailleurs, et concouraient à l'armement et à la défense des ouvrages de la place.

Lors de la sortie du 31 août sur Servigny et Sainte-Barbe, les pontonniers du fort de Saint-Julien se mirent en batterie au dehors du fort, avec 3 pièces de 24 court, et ouvrirent le feu de cette journée.

## Opérations des pontonniers au siège de Strasbourg (1).

(1re, 3e, 6e, 9e, 13e, 14e, dépôt.)

Les onze compagnies qui se trouvaient à Strasbourg au début de la guerre furent employées, dès le 18 juillet, à l'armement de la place.

Des trois régiments d'artillerie en garnison à Strasbourg, il ne restait plus que les dépôts du 5e et du 20e, et les 1re, 3e, 6e, 9e, 13e et 14e compagnies, plus le dépôt du régiment des pontonniers, par suite du départ des compagnies qui rejoignirent leur corps d'armée.

Quand la ville fut investie, le colonel Fiévet fut désigné pour commander l'artillerie de la place : tâche aussi délicate qu'ardue qu'il céda, le 14 août, au général Barral, lorsque celui-ci, déguisé en berger, réussit à pénétrer dans Strasbourg.

Le 14 août, les premiers obus prussiens tombèrent dans Strasbourg. Le 15, plusieurs incendies furent allumés. Une sortie fut décidée pour le 16 et le colonel Fiévet fut chargé de la commander.

Des pontonniers servaient de guides à la colonne qui se déploya sur la route de Neuhof, lorsqu'elle fut assaillie par une fusillade ennemie qui frappa mortellement le colonel Fiévet.

Il est impossible de faire un historique général des pontonniers pendant ce siège, la défense s'étant trouvée, dès le début, localisée dans les différents points attaqués. On ne peut qu'analyser la part qui revient à chaque compagnie dans la défense de Strasbourg.

### 14e Compagnie (capitaine Serrazi) (2).

Toutes les compagnies furent d'abord employées à l'armement des ouvrages extérieurs et des ouvrages avancés, entre le fort de Pierre et la porte de Saverne.

---

(1) Voir *Les Pontonniers au siège de Strasbourg*, de Maire (1888).

(2) Colonel du 2e régiment de pontonniers.

62 pièces furent mises en batterie par la 14e compagnie. Elle fut désignée, le 8 août, pour servir l'artillerie du point Sud de la place (bastions 7 et 8).

Le 25 août, ils durent lutter d'une façon terrible et dangereuse contre l'incendie qui, en brûlant le moulin militaire, menaçait de mettre le feu au magasin à poudre des bastions 7 et 8. Pendant que les projectiles se succédaient avec rapidité, tombaient autour d'eux, la poudrière fut heureusement protégée, après plusieurs heures d'un travail herculéen.

Lorsque la 14e arriva, cette compagnie avait déjà perdu beaucoup de monde.

Les canons étaient pour la plupart renversés, les affûts brisés, les épaulements n'abritaient plus les artilleurs. Outre tous les travaux qu'exécuta la compagnie, les réparations, le transport des munitions, etc., furent faits sous un feu meurtrier. Six hommes furent mis hors de combat la première demi-journée.

Sur la crête du talus, il existait plusieurs poteaux télégraphiques que l'on avait négligé de couper et qui offraient à l'ennemi une cible facile. Il fallait à tout prix que ces poteaux fussent abattus. Le 2e pontonnier Renard s'offrit, monta sur la plongée, et malgré une grêle de projectiles et de balles, réussit à les renverser sans recevoir une égratignure.

Dans la nuit du 12 septembre, un obus d'une dimension inusitée (0m,52 de longueur) fit un tel ravage dans l'épaulement que le capitaine et 7 hommes furent comme ensevelis.

Le 13 et le 14 septembre, il y eut 1 sous-officier et 6 pontonniers tués. Le capitaine fut blessé, ainsi qu'un sous-officier, 12 pontonniers et 4 auxiliaires.

La nuit du 15 coûta encore 1 pontonnier tué et 9 hommes blessés.

Le 16 septembre, le chef d'escadron d'Huart (1), qui commandait l'arrondissement d'artillerie du point d'attaque, fut frappé en

---

(1) Capitaine commandant la 1re compagnie, au Mexique.

plein visage par un obus à balles, pendant qu'il faisait sa tournée dans les bastions. Le même obus tua en même temps 1 brigadier et blessa 3 pontonniers.

Le général en chef Uhrich, pour honorer sa mémoire, décida que le bastion n° 12 prendrait le nom de bastion d'Huart (ordre du 22 septembre.) A cette époque du siège, les hommes n'étaient plus en sûreté nulle part, même les nuits où ils ne paraissaient pas sur les remparts. Les casernes étaient nuit et jour bombardées par les batteries prussiennes.

Le 20 septembre, le tir de l'assiégeant redoubla avec une telle intensité, et fit de tels dégâts, que l'artillerie des deux batteries fut complètement paralysée. On adjoignit à la 14e compagnie les hommes de la 3e rendus disponibles par suite de l'évacuation de la lunette 53. On en était réduit, pour contrarier les tentatives de l'ennemi, au tir des mortiers de la courtine, dont quatre seulement pouvaient faire feu !

Le matin du 22 septembre, après qu'un brouillard épais qui empêchait d'observer les progrès de l'assaillant fut dissipé, on constata l'existence d'un pont de tonneaux reliant la route de Schelligheim à la lunette 52. Aussitôt les pontonniers dirigèrent leur feu de mortier sur ce pont qui fut déversé par la chute de plusieurs bombes.

Ce succès coûta cher, car le feu de l'ennemi devint alors si violent, que l'artillerie du front fut paralysée.

En moins d'une heure, 25 pontonniers furent mis hors de combat et 6 furent tués.

Les travaux de l'assiégeant marchaient avec une rapidité surprenante.

Dans la soirée du 26, la compagnie, renforcée de 25 pontonniers, eut encore 8 hommes hors de combat, dont 1 sous-officier et 2 maîtres-ouvriers tués.

Dans la journée du 27 septembre, toutes les mesures avaient été prises pour remettre en batterie, sur la place gauche du bastion 12, une pièce casematée, lorsque, vers 2 heures de l'après-midi, arriva l'ordre de cesser le feu ; la place demandait à capituler.

**13e Compagnie (capitaine Demos).**

La 13e compagnie fit les travaux d'armement de 14 ouvrages différents. Elle fut ensuite appelée à défendre les remparts.

D'abord, dans l'ouvrage à cornes 47 et 49, puis dans les bastions 11 et 12, son poste lui fut définitivement assigné dans la contre-garde 12 *bis* et dans les lunettes 54 et 55.

En consolidant les talus, les pontonniers furent souvent inquiétés de la part de l'ennemi et notamment le 13 août, par une colonne de 2 à 300 hommes dont ils repoussèrent l'attaque à l'aide de boîtes à mitraille.

Pendant tout le mois d'août, la 13e arma avec une activité fiévreuse les ouvrages du point d'attaque. Elle soutenait les sorties, détruisait des constructions dans la zone militaire et déblayait les abords de la place en face de Schiltigheim.

L'artillerie de l'attaque rendit bientôt intenable les lunettes 54 et 55. Il fallait attendre la nuit pour faire les réparations et remplacer le matériel détruit. Il fallut aussi protéger par des blindages sérieux les portes des magasins à poudre.

Le 8 septembre, le capitaine vit tomber autour de lui presque tous ses hommes, lui-même fut blessé ; le perruquier de la compagnie (un pontonnier dont le nom n'est pas resté) sauva ce jour-là la vie de ses camarades de pièce par sa présence d'esprit et son sang-froid en rejetant dans les fossés une bombe qui, après être tombée à quelques pas d'eux, roulait en fusant vers l'abri.

Vers le 12 septembre, l'effectif de la 13e compagnie fut renforcé de 25 volontaires des régiments de marche de cavalerie : c'était urgent, les officiers et les sous-officiers en étaient réduits à assurer souvent seuls le service. Ils chargeaient et tiraient eux-mêmes les pièces en batterie.

Chacun faisait là son devoir, sans bruit, gravement et sans autre espérance qu'une mort prochaine.

La défense de la garde des ouvrages devenait de plus en plus difficile.



L'artillerie elle-même gagnait en puissance tandis que la nôtre perdait de ses avantages, par suite de la mauvaise disposition des ouvrages qui ne permettaient pas de la mettre à l'abri ni de la remplacer.

On était arrivé au milieu de septembre ; l'ennemi n'avait pas encore entrepris le couronnement de la lunette 52, lorsque les pontonniers aperçurent un groupe d'officiers allemands dans la 3ᵉ parallèle ; un canon obusier, placé derrière une embrasure formée avec des sacs à terre, fut braqué par le brigadier RETZ sous une grêle de balles provoquée par ces préparatifs qu'on n'avait pu dissimuler complètement.

Le coup partit et le groupe sur lequel on avait pointé disparut en entier. On ignore encore le résultat de ce coup ; mais, pendant une demi-heure, tous les travaux de l'ennemi furent suspendus en ce point.

Mais bientôt l'ennemi dirigeait ses feux sur la pièce qui avait tiré et qui fut promptement hors de service.

A ce moment, les ouvrages avancés présentaient l'aspect d'une vaste ruine. On ne s'y abritait plus qu'au moyen de sacs à terre ; presque toutes les pièces étaient démontées.

La veille du jour où la lunette 52, les ouvrages 54 et 55 furent évacués, l'ennemi apprit, par ses préparatifs, qu'il se disposait à franchir le fossé de la lunette ; on disposa dès lors une pièce derrière une ouverture bouchée qui fut ouverte à coups de canon.

La nuit était très obscure, et l'on se canonnait de chaque côté avec force. Une pluie d'obus et de bombes tomba dans l'ouvrage et fit éprouver de grandes pertes aux pontonniers qui perdirent un tiers de leur effectif.

On reconnut, au soleil levant, quand le brouillard fut un peu dissipé, que l'ennemi avait construit un pont de radeaux de tonneaux sur le fossé de la lunette 52.

Les pontonniers tirèrent une vingtaine de bombes sur le pont qui fut criblé de projectiles. Mais ce succès coûta cher, car l'ennemi fit un feu si violent, qu'en moins d'une heure, 32 hommes étaient hors de combat.



Le soir même, 23 septembre, la 13e compagnie reçut l'ordre d'évacuer les lunettes 54 et 55 où la résistance était devenue impossible.

Les difficultés de communication de ces ouvrages avec le corps de place rendirent aussi le service très pénible. Il fallait parcourir, en bateau, une large nappe d'eau séparant ces ouvrages du corps de place. Cet espace, constamment sillonné de projectiles, rendait l'accès de ces postes extrêmement dangereux.

Après avoir détaillé, d'une façon aussi sommaire que possible, le rôle joué par les pontonniers des 4e et 13e compagnies, dans les postes les plus exposés de la place, on parlera d'une façon encore plus sommaire des travaux exécutés par les autres compagnies; mais si les difficultés n'ont pas partout été les mêmes, le dévouement et le zèle n'ont jamais fait défaut nulle part, et les pontonniers se sont montrés partout à la hauteur de leur tâche aux différents postes qui leur furent assignés dans cette lutte pénible et meurtrière.

Le capitaine Desnos fut promu officier de la Légion d'honneur pour sa brillante conduite. Le maréchal des logis chef Gentil et le maréchal des logis Verhière furent nommés sous-lieutenants.

### 3e Compagnie (capitaine Kessler).

La 3e compagnie arriva à Strasbourg le 30 juillet avec un équipage de pont destiné au 1er corps d'armée du Rhin.

Elle se trouvait encore dans cette place au moment de l'investissement.

Au début, elle fut désignée pour servir l'artillerie au point nord de la citadelle; enfin, après une répartition plus régulière, elle servit les lunettes 52 et 53 en face du cimetière Sainte-Hélène tombé au pouvoir des Allemands.

On se canonnait à 350 mètres, les batteries luttant avec celles que l'assiégeant avait établies en avant du couvent Saint-Charles.

Le service était des plus dangereux. A partir de l'époque où

l'assiégeant eut construit la première parallèle, c'est-à-dire au 1er septembre, la lutte ne devint pas trop inégale pour l'artillerie des lunettes 52 et 53. Les communications devinrent de plus en plus difficiles, et lorsque la porte de pierres fut détruite, il ne fut plus possible de communiquer par terre avec les ouvrages.

L'approvisionnement ne pouvait se faire que de nuit par les voûtes du chemin de fer et des bateaux sur les fossés.

L'ennemi ayant pénétré dans la galerie de mines qui s'étendait sous la lunette 53, la 3e compagnie, considérablement réduite, reçut l'ordre de l'évacuer et prit place aux côtés de la 14e compagnie dans les bastions 11 et 12 où s'engagea la lutte suprême.

#### 1re et 9e Compagnies (capitaines Denis et Ett).

Les 1re et 9e compagnies, sous les ordres du chef d'escadron Simon, défendaient la gauche du point d'attaque entre les villages de Kœingshoffen et de Schisigheim.

Ces deux compagnies furent d'abord employées aux travaux d'armement des ouvrages de la citadelle et de ceux qu'elles eurent à défendre.

La 9e construisit, en outre, un grand nombre de ponts de bateaux et de chevalets pour relever la contre-garde avec les demi-lunes et les ouvrages avancés.

C'est principalement dans la lunette 37 que la 9e eut à supporter le choc des Allemands; c'est là que tombèrent, pour ne plus se relever, les maréchaux des logis Lapp et Taillefer et beaucoup d'autres pontonniers.

Outre les pertes nombreuses que cette compagnie eut à subir pendant le siège, elle eut encore à déplorer la mort du lieutenant Nicolas frappé mortellement, dans la contre-garde 8 *bis*, pendant qu'il dirigeait le tir des pièces destinées à appuyer la sortie du 27 septembre.

La 1re compagnie défendit avec acharnement le bastion 9 avec ses courtines latérales, l'ouvrage à cornes 40 42 et sa demi-lune,



ainsi que la lunette 44, l'ouvrage le plus avancé de Strasbourg, sur lequel les Allemands firent leurs premières expériences de tir plongeant. Elle défendit ces ouvrages admirablement, au prix des plus grands sacrifices. C'est ainsi que, le 8 septembre, un obus à balles éclata dans le bastion n° 9 en tuant le capitaine Epp, le maréchal des logis Angot, un brigadier et 2 pontonniers.

Vers la fin du siège, la 1re avait perdu le tiers de son effectif. Le maréchal des logis Pelletier fut nommé chevalier de la Légion d'honneur : ce maréchal des logis s'était déjà distingué au début de la guerre en arrêtant, dans les fortifications, deux espions allemands qu'il força à marcher devant lui jusque chez le commandant de place.

Le pontonnier Kuntz reçut la médaille militaire.

**6e Compagnie ; dépôt** (capitaines Mortet et Allard).

La 6e compagnie et le dépôt concoururent à la défense du point Nord de la place depuis le point d'attaque jusqu'à la citadelle.

Ils étaient placés sous les ordres du commandant Courné de Boblaye (1).

Dès le 19 août, une lettre de l'amiral Exelmans prescrivait aux pontonniers de tâcher de découvrir les emplacements des batteries ennemies dans le voisinage de Schiltigheim.

En rampant sur les glacis, ils parvinrent à relever les principales positions; une lutte meurtrière eut lieu entre batteries; nos pièces furent démontées, des hommes blessés.

L'adjudant Marnel, aidé de quelques hommes, repêcha, sous un feu des plus vifs, une bouche à feu qui avait roulé dans le fossé de Finkmatt. Le brigadier Blanche fut tué, un pontonnier blessé; l'adjudant fut promu chevalier de la Légion d'honneur (1).

Là, comme dans la plupart des ouvrages avancés, il fallait traverser un large fossé pour arriver dans les batteries. Lorsque le pont reliant les deux bords du fossé fut détruit, on dut franchir

---

(1) Voir aux Notes justificatives le tableau des pertes éprouvées pendant le siège.

cet espace sur des poutrelles branlantes : c'est ainsi que s'opérait le transbordement des munitions.

La position devint bientôt intenable. Au delà du fossé s'élevait la demi-lune défendue par une partie du dépôt et de la musique sous les ordres du capitaine Gaillard. Cette demi-lune couvrait le barrage qui était l'objectif constant de l'artillerie ennemie.

Lorsque les Allemands tentèrent, vers la fin du siège, des attaques sur différents points nord et sud des forts, c'est la 6e compagnie qui supporta le choc de l'artillerie des assiégeants. C'est ainsi que, les 25 et 26 septembre, de véritables combats s'engagèrent sur toutes les lignes à la fois. Parmi les hommes de la 6e compagnie qui se distinguèrent, il faut citer les maréchaux des logis Hopp et Poncet.

Quand la 6e compagnie dut construire un pont de bateaux sur le Rhin, quelques jours avant Freschwiller, c'est au maréchal des logis Poncet que fut confiée la tâche de transporter, au moyen d'un pont volant, une pièce d'artillerie sur la rive allemande, pour protéger nos troupes.

C'est encore lui qui éleva, avec quelques pontonniers, les épaulements de la lunette 56 qui devint plus tard la fameuse batterie des marins.

Ce maréchal des logis fut nommé chevalier de la Légion d'honneur sur les remparts mêmes de Strasbourg, en présence de leurs patriotes et vaillants défenseurs dont il fut un des plus dévoués et des plus héroïques.

---

## ARMÉE DE SEDAN

(5e, 7e, 10e et 12e compagnies.)

Les pontonniers ne firent qu'une apparition à l'armée de Sedan.

L'ordre de marche sur une seule colonne, joint aux difficultés des communications sur les différentes routes du territoire envahi, firent que les parcs furent souvent séparés de leur corps d'armée ; à plus forte raison, ces parcs cherchèrent-ils à attirer le moins

possible près d'eux le matériel encombrant des équipages de ponts, dont l'importance ne fut malheureusement jugée que comme secondaire.

On a vu que des huit compagnies mobilisées, trois compagnies, les 2e, 4e et 8e, avaient pu rejoindre leur corps d'armée à Metz; deux autres, la 3e et la 6e, s'étaient trouvées arrêtées à Strasbourg faute d'attelages; les trois autres (5e, 7e et 12e), après avoir passé le mois d'août en marches et contre-marches, en changements de direction interrompus d'arrêts prolongés, ne se trouvèrent, en définitive, à proximité de l'armée, que la veille de la catastrophe, alors qu'elles ne pouvaient plus être d'aucun secours, et elles eurent beaucoup de mal à mettre leur équipage hors de la portée de l'ennemi.

### 5e Compagnie (capitaine Griset).

La 5e compagnie, destinée à servir l'équipage du 5e corps, était partie le 21 juillet de Strasbourg pour aller prendre son équipage à Arras.

Elle resta dans cette ville jusqu'au 3 avril, employée à l'armement de la place.

Le 3 août, elle partit pour Epinal, puis pour Langres et Paris, d'où elle repartit le 27 au soir, dirigée sur Mézières.

Le 30 août, elle reçut l'ordre de se rendre à Sedan par les routes ordinaires; elle y arriva à 9 heures du soir, au milieu des débris du 5e corps.

Le lendemain, elle recevait l'ordre de rétrograder sur Givet. Elle quitta Sedan le 31, à 1 heure de l'après-midi.

### 7e Compagnie (capitaine Piloton).

La 7e compagnie était partie de Lyon le 21 juillet pour aller prendre à Auxonne l'équipage de ponts destiné au 7e corps.

Elle en partit le 3 août, dirigée sur Vesoul, à destination du 7e corps.



Le 9 août, elle reçut l'ordre de se mettre en marche par la voie ordinaire pour rejoindre le parc de Besançon. Quand elle y arriva, le 10, le parc était parti depuis la veille pour Langres; elle le retrouva le 15.

Six jours après, la compagnie, précédée du parc du 7e corps, partit par la voie rapide pour le camp de Châlons, en passant par Paris, seule voie disponible; mais, à Paris, un ordre du général de Mac-Mahon la dirigea sur Soissons, où elle arriva le 22, puis sur Tergnier. Un nouvel ordre la fit partir le 30, par étapes, pour Sedan.

Le 2 septembre, elle fut arrêtée dans sa marche, près de Maubert-Fontaine, par de nombreux fuyards qui venaient de Sedan.

Le capitaine fit alors rétrograder sa compagnie sur Hirson, où elle attendit des ordres.

### 12e et 10e Compagnies.

La 12e compagnie, destinée à l'équipage de Toul, était partie de Strasbourg le 21. Par décision ministérielle du 23 juillet, la 10e compagnie fut désignée pour être adjointe à cet équipage.

Ces deux compagnies furent réunies à Toul le 26 juillet, sous les ordres du commandant Carré, et attachées, avec leur équipage, au parc de réserve de l'artillerie de l'armée du Rhin.

Elles restèrent à Toul jusqu'au 11 août, employées à l'armement de la place.

Le 11 août, les compagnies se rendirent à Châlons-sur-Marne par le canal de la Marne au Rhin. On forma 8 trains de 4 bateaux chaque.

Chaque train était remorqué par 2 chevaux et 1 charretier civil.

Arrivées le 17, elles en repartirent le 19 pour Château-Thierry, où elles reçurent l'ordre de partir immédiatement pour Paris.

Le 27, l'équipage arrivait à Paris, remorqué, pour le trajet en ville, par 2 bateaux mouches.

Le 28 août, on reçut l'ordre de séparer les deux compagnies.

La 10e devait rester à Paris, tandis que la 12e, dont l'effectif fut

augmenté au moyen de 50 hommes pris dans la 10e compagnie et auquel on adjoignit les 8e et 12e compagnies du 1er régiment du train, se dirigea sur Sedan avec l'équipage entier. Elle y arriva le 30 au soir, et passa la nuit dans la gare.

Le lendemain matin, plusieurs obus tombèrent dans le convoi de l'équipage. A midi, le mouvement d'investissement de la place s'accentuant de plus en plus, le capitaine se décida à rétrograder sur Givet par la voie ferrée restée libre, mit l'équipage sur roues et repartit le 2 par la route d'Hirson, se dirigeant vers l'intérieur.

---

## ARMÉE DE PARIS

(10e et 5e Compagnies).

On vient de voir que la 10e compagnie était restée seule à Paris après le départ de la 12e compagnie pour Sedan.

Son effectif fut augmenté de rappelés de 25 à 35 ans, qui avaient servi dans le 16e régiment d'artillerie.

Ils ne savaient donc absolument rien du métier de pontonniers.

Elle reçut également un nouvel équipage de réserve venant de Belfort.

Vers la même époque, la 5e compagnie (capitaine Pariset) qu'on a vu rétrograder de Sedan sur Givet, et le 1er septembre sur Rocroy, arriva le 6 à Paris.

L'armée de Paris se trouva ainsi posséder 2 équipages de pont, 1 de réserve et 1 de corps d'armée.

### 10e Compagnie (capitaine Chaulet-d'Outremont).

Le 13 septembre, la 10e compagnie reçut l'ordre de construire un pont de bateaux sur la Seine, en aval de l'île Billancourt. Les bateaux, assemblés en trains, furent conduits le 14, par un bateau-mouche, à l'emplacement déterminé, et le pont fut construit le jour même à l'aide de 29 bateaux (180 mètres).

Ce pont fut replié dans la nuit du 22 au 23 septembre, et le ma-



tériel, devant être employé à établir 2 ponts en aval, fut reformé en trains et conduits par une chaloupe canonnière, jusqu'en amont du pont de Neuilly.

En passant devant Saint-Cloud, quelques coups de fusils furent échangés entre les marins de la chaloupe et les grand'gardes prussiennes.

Renforcée d'un détachement de la 5e, la 10e construisit, le 23, 2 ponts de bateaux en amont et en aval du pont de Neuilly. Ces 2 ponts reliaient la rive droite de la Seine à l'île de Puteaux (215 mètres).

Le 28 septembre, le pont supérieur fut replié et établi à 50 mètres en amont du pont inférieur.

#### 5e Compagnie.

Du 9 octobre au 24 novembre, la 5e compagnie fournit, à Boulogne-sur-Seine, un détachement commandé par un lieutenant, pour construire et servir 3 batteries de mortiers, destinées à contre-battre les batteries prussiennes de Saint-Cloud.

#### 10e et 5e Compagnies.

Le 10 octobre, 2 ponts furent établis sur la Seine pour rétablir les communications entre Clichy-la-Garenne et Asnières. L'un fut construit par la 10e compagnie, entre la rive droite et l'île des Ravageurs ; l'autre, par la 5e compagnie, sur le bras qui sépare l'île de Clichy de la rive gauche.

Ce dernier pont resta tendu jusqu'au 25 novembre.

#### 5e Compagnie.

Le 28 octobre, un détachement de la 5e compagnie, commandé par le lieutenant Barbier, fut employé au service d'une batterie de 2 pièces de 12 de siège et d'une pièce de 24 de siège, et prit part à la reconnaissance opérée en avant de Rueil, dite attaque de la Malmaison.

**10e Compagnie.**

Le 28 octobre, la 10e compagnie replia dans la nuit le pont supérieur de Neuilly et le transporta sur le bras gauche, en aval du pont de pierres (90 mètres). Le peu de stabilité du niveau de la Seine exigeait qu'on modifiât presque chaque jour les culées des deuxièmes ponts.

Le 11 novembre, les deux compagnies furent placées sous les ordres du commandant MARULAZ. Le capitaine en 2e SAINT-REMY prit le commandement de la 10e, en remplacement du capitaine CHAULET-D'OUTREMONT, promu chef d'escadron.

Une opération sérieuse devait avoir lieu à l'est de Paris, sur la Marne.

Le 25 novembre, les deux compagnies reçurent l'ordre de replier tous les ponts de Neuilly et de Clichy, et de parquer les équipages sur la place d'Asnières.

Le 28, les deux compagnies quittèrent Asnières : la 5e, à six heures du soir pour se rendre à Creteil où elle jetait, le 29, 2 ponts de bateaux sur la Marne pour le passage des troupes devant opérer sur Montmesly; la 10e, à 8 h. 1/2 du soir avec son équipage, attelé de 200 chevaux de réquisition appartenant à la compagnie des Omnibus de Paris. Elle arriva le lendemain matin, à 8 heures, sur la Marne, au rond-point de Plaisance.

A 9 heures, elle reçut l'ordre de rétrograder sur Fontenay-sous-Bois; en voici la raison :

La deuxième armée, commandée par le général Ducrot, devait passer, dès le matin, la Marne sur des ponts de bateaux.

Les deux compagnies devaient assurer le passage aux deux ailes de l'armée.

Le centre devait passer sur un troisième pont qu'était chargé de construire M. Krantz (1), ingénieur en chef des ponts et chaussées.

A cet effet, il avait constitué une compagnie de pontonniers

(1) Voir la *Marine au siège de Paris*, par l'amiral La Roncière le Noury.

avec les mariniers qui se trouvaient enfermés dans Paris et ceux qui servaient sur les bateaux-mouches. Son matériel était composé de bateaux grands, mais lourds et mal faits.

Pour amener ce matériel à Paris, sur la Marne, M. Krantz l'avait fait remorquer par le vapeur *la Persévérante*, mais le courant était si violent, à cause des débris du pont de Joinville (détruit au moment de l'investissement), qu'on ne put le remonter.

Diverses tentatives furent vainement faites jusqu'à 1 heure du matin. Ce fut un retard de vingt-quatre heures qui permit à l'ennemi, prévenu par les mouvements des troupes, d'opérer sa concentration devant les ponts.

Dans la journée du 29, on avait passé en amont du pont de Joinville, en les halant le long de la rive, les bateaux de l'équipage de ponts de M. Krantz et, dès le 30 au matin, celui-ci put construire un pont. Il devait en construire deux, mais il manquait de matériel, de sorte que le centre de l'armée n'eut qu'un pont pour passer.

Dans la même matinée, de 11 heures à midi, sous la protection de l'artillerie des forts, la 10e compagnie construisit deux ponts (70m de long) sur la Marne, entre Brie et Neuilly.

L'effectif de cette compagnie ne dépassait pas 90 hommes; on lui adjoignit 80 zouaves pour ce travail.

Le 2 décembre, une batterie prussienne ouvrit son feu dès le matin sur les ponts, mais les batteries de réserve firent cesser le feu et ne lui donnèrent pas le temps de régler son tir.

A 3 heures du soir, arriva l'ordre de replier les ponts, on se hâta, et le travail était presque terminé, quand un autre ordre prescrivit de le suspendre.

A 7 heures du soir, un nouvel ordre prescrivait de les faire reconstruire, mais en les isolant des rives. Ce nouveau travail fut terminé à 9 heures.

Ils furent définitivement repliés dans la journée du 3 décembre et la compagnie revint à Vincennes, puis à Paris, où elle resta jusqu'à la fin du siège.

Les ponts de la Marne, établis par la 5e compagnie, après avoir été repliés et reconstruits dans la même journée du 1er dé-

cembre, repliés de nouveau le 2 au soir et rétablis le 4, furent définitivement repliés le 5. Le matériel fut ramené à Vincennes, puis à Clichy.

Le 21 décembre, cette compagnie fut envoyée de Clichy à Pantin, dans le but de construire des passerelles sur le Morelet et la Morée, au cas où la sortie opérée ce jour-là aurait réussi.

Le 26 décembre, la compagnie reprit son cantonnement de Clichy qu'elle ne quitta que le 29 janvier pour rentrer à Paris

Le 27 février 1871, au début de l'armistice, la 10e compagnie reçut l'ordre d'aller construire sur l'Oise, à Saint-Ouen-l'Aumône, près de Pontoise, un pont de bateaux destiné à remplacer provisoirement *un pont rompu du chemin de fer,* afin d'accélérer le ravitaillement de Paris (1).

Le pont ne fut commencé que le 4 mars au matin, à cause de la difficulté de se procurer des chevaux pour transporter le matériel à l'emplacement choisi ; il fut terminé le 5, à 11 h. 1/2 du matin.

Ce pont, d'une construction nouvelle, intéressante, instructive, démontre une fois de plus la facilité d'adaptation que possèdent les pontonniers pour toutes les parties ayant rapport aux constructions de quelque nature qu'elles soient.

Avant d'être livré au service de la traction, ce pont fut soumis à des épreuves qui en démontrèrent la solidité.

Il resta tendu jusqu'au 19 mars.

A l'arrivée de chaque train, la machine faisait en arrière, et lançait le train du haut de la rampe. Celui-ci traversait la rivière sur les rails posés sur le pont de bateaux et remontait la rive opposée au moyen de deux câbles actionnés par une puissante machine fixe (2).

---

(1) Longueur, 70 mètres.

(2) A l'origine, les voyageurs descendaient du train et traversaient la rivière sur le chemin de service ; mais, au bout de quatre à cinq jours, personne ne voulut plus descendre.

## ARMÉE DE LA LOIRE

(7e, 12e et 17e compagnies.)

On a vu qu'après le désastre de Sedan, l'armée avait encore à sa disposition trois équipages de pont.

Un de ces équipages rentra à Paris avec la 5e compagnie; les deux autres restèrent disponibles avec leur personnel et entrèrent dans la composition des nouvelles forces qui allaient être créées pour la défense du pays.

Ces deux équipages, servis : l'un, par la 12e (capitaine Brouet), l'autre, par la 7e (capitaine Ploton) se trouvèrent réunis à Angers le 18 septembre 1870.

La 12e compagnie quitta Givet le 2 septembre, se dirigeant sur Rouen, puis sur Angers où elle arriva le 18.

La 7e compagnie s'y trouvait depuis le 14 septembre.

Les deux compagnies restèrent à Angers jusqu'au milieu du mois d'octobre, subissant, pendant ce temps, une transformation dans leur organisation.

Le commandant Carré avait été chargé d'organiser, à Angers, quatre batteries de 12 de campagne.

La 12e concourut tout entière à la formation de deux de ces batteries avec la 12e compagnie du train.

Ces deux batteries mixtes, commandées par les capitaines Brouet et Devrez, portèrent la dénomination de 12e et 17e compagnies de pontonniers. Elles formèrent, avec deux batteries du 7e régiment d'artillerie, la réserve d'artillerie du 16e corps de l'armée de la Loire.

La 7e compagnie garda son équipage de pont de corps d'armée. L'équipage de pont de la 12e fut envoyé à Nantes, puis à Rochefort.

Les 12e et 17e compagnies de pontonniers partirent d'Angers le 16 octobre pour se rendre à Tours, puis à Blois; elles furent dirigées ensuite sur le camp de Pontigon.

### Bataille de Coulmiers.

Le 9 novembre, les deux compagnies prirent position à Coulmiers, et donnèrent depuis 9 heures du matin jusqu'à la nuit.
La 12ᵉ compagnie eut 12 hommes blessés; la 17ᵉ en eut 3.

### Bataille de Patay.

Les 27, 28, 29 et 30 novembre, elles servirent des batteries de position devant Orléans. Le 1ᵉʳ décembre, les compagnies quittèrent leurs positions et entrèrent en ligne pour la bataille de Patay.

### La 12ᵉ compagnie faite prisonnière.

Le lendemain, elles donnèrent toute la journée au château de Villepiont; le même jour, la 12ᵉ compagnie reçut l'ordre d'aller appuyer une division d'infanterie qui devait occuper le village de Loigny. La compagnie déboucha sur le village de Terminiers pour se rendre au poste indiqué, et, ignorant que les troupes françaises avaient déjà évacué Loigny, elle se porta en avant jusqu'à 500 mètres du village, sans que l'ennemi, qui était caché par un repli du terrain, signalât sa présence. Avant d'avoir pu se mettre en batterie, la compagnie fut chargée et enlevée par deux escadrons de cavalerie prussienne; deux pontonniers furent tués et toute la batterie fut prise, à l'exeption des caissons de la réserve.

### Combat de Fosnes.

Le 3 décembre, la 17ᵉ compagnie suivait le mouvement de la retraite du 16ᵉ corps et prenait part au combat de Fosnes.

### La 17ᵉ compagnie faite prisonnière.

Le 13, elle était à Vendôme et prenait part, le 15, à un combat devant cette ville. Le lendemain, au moment où elle prenait position sur le plateau du Bel-Air, elle ruçut l'ordre de reprendre la position qu'elle occupait la veille. Elle s'y rendait, en passant par des

vignes et des terres labourées, lorsqu'elle fut surprise par l'ennemi dans un chemin creux et resta en son pouvoir.

70 hommes parvinrent néanmoins à s'échapper.

A la suite de ces événements, les 12e et 17e compagnies furent dissoutes et les hommes restants, versés dans différentes batteries.

Lorsque les différents corps de l'armée commencèrent à s'organiser, la 7e compagnie fut désignée pour être attachée au 15e corps qui se formait à Salbris qu'elle quitta le 27 octobre pour se porter sur la Loire.

Le capitaine Ploton, promu chef d'escadron, conserva le commandement des pontonniers et passa celui de la 7e au capitaine Deckert.

Le 15 novembre, la compagnie débarqua son matériel à Orléans et reçut l'équipage de réserve (qui avait été servi par la 12e compagnie) envoyé à Rochefort.

Son personnel était composé de 140 jeunes soldats. Ils furent habillés avec des vêtements que le capitaine fit confectionner avec du drap reçu des magasins de Rouen.

Le matériel était traîné par 350 chevaux (dont 100 chevaux bavarois que la compagnie reçut en subsistance), conduits par des charretiers civils qu'il fallait souvent menacer de mort pour les faire agir.

La ville d'Orléans ne possède qu'un seul pont sur la Loire, et le matériel ne permettait pas de construire un pont de plus de 340 mètres, quantité à peine suffisante pour traverser le fleuve.

Les Prussiens avaient bien établi une passerelle au moyen de nacelles et de pilotis, mais elle avait été en partie détruite par la crue; les ingénieurs des ponts et chaussées en avaient entrepris la reconstruction; mais le travail marchait si lentement, faute d'ouvriers, qu'on y employa 50 pontonniers qui achevèrent en cinq jours la partie construite sur pilotis, et mirent la passerelle en état de livrer passage à des troupes d'infanterie.

Cependant, la construction d'un pont autre que la passerelle était nécessaire; on tenta de se procurer des bateaux du commerce

de manière à n'employer le matériel des équipages qu'à la dernière extrémité; mais les bateliers du pays avaient coulé toutes leurs barques dans les canaux voisins, il fallut les rechercher, les relever et les amener à l'emplacement choisi.

Des mâts de cocagne, en dépôt à Orléans, furent employés en guise de poutrelles. Les chantiers fournirent des madriers.

Le pont, commencé le 17 novembre à midi, fut, après de nombreuses (1) interruptions, complètement terminé le 25, à 5 heures du soir.

Le 2 décembre, on se battait autour d'Orléans; la compagnie prit toutes les précautions à prévoir en cas d'une retraite.

Le capitaine reçut l'ordre le 3, à 4 heures du soir, de construire, dans le plus bref délai possible, un pont sur la Loire en aval d'Orléans. Il était terminé le même soir à minuit (2), malgré un temps affreux : il tombait de la pluie et de la neige et l'on n'avait que les flambeaux de l'équipage pour s'éclairer.

Le lendemain, le capitaine fut averti que l'armée française allait passer sur la rive gauche dans la soirée et dans la nuit du 4 au 5; il prit dès lors ses dispositions pour faire couper les différents ponts lorsque l'armée aurait passé, mais ces dispositions furent déjouées par les événements.

Le défilé commença sur le pont de l'équipage, dès 11 heures du matin avec assez d'ordre; à 4 h. 1/2, le défilé cessa tout à coup et l'on entendit le canon de très près; bientôt une batterie ennemie vint s'établir sur une hauteur, à 250 mètres environ du pont, et foudroya de son feu les dernières voitures du parc qui étaient en vue. En même temps, des cavaliers descendaient sur le pont, avec l'intention bien évidente de s'en emparer; sans perdre de temps, le capitaine fit renverser les premiers chevalets de la rive droite, pendant que le commandant faisait couper ou hacher les cordages d'ancres, espérant pouvoir replier le pont par conver-

(1) Il avait 380 mètres de longueur, sa voie était de 4 mètres.

(2) On ponta 45 bateaux et 13 chevalets en quatre heures.



sion. Le courant, très fort, donna à passer avec une force irrésistible et tout céda à cette impulsion.

Les cordages se rompirent et le pont partit à la dérive. Les pontonniers eurent le temps de gagner la rive gauche sous le feu de la batterie prussienne.

Le matériel était perdu (moins toutefois les haquets et les chariots portant les effets d'habillement), mais l'audacieuse tentative était déjouée.

La passerelle était confiée à la garde de l'adjudant Dumont (1). Celui-ci détruisit la partie fixe et replia par conversion la partie mobile dans le thalweg.

Le pont de bateaux du commerce resta tendu jusqu'à minuit : il servit au passage de l'arrière-garde ; à cette heure, l'ennemi étant maître de la ville et personne ne se présentant plus pour passer, le capitaine Fini, préposé à la garde du pont, y fit mettre le feu au moyen de barils de pétrole.

La plus grande partie des pontonniers ne purent regagner la rive gauche qu'en sautant sur les glaçons charriés par la rivière.

La compagnie partit d'Amboise à 8 heures et se rendit en trois jours à Angers, en faisant tous les jours double étape.

Les pontonniers arrivèrent le 15 décembre à Niort où ils trouvèrent un ordre ministériel modifiant leur itinéraire. Dirigés sur Bourges, puis sur Saint-Amand-Montrond (Cher), ils arrivèrent dans cette ville le 20 décembre.

Dix jours après, la compagnie reçut tout le matériel d'équipage de pont susceptible de faire un service de guerre, qui se trouvait dans la place de Lyon, de telle sorte, qu'au début de l'année 1871, la compagnie se trouvait posséder un matériel d'équipage pour plus de 400 mètres de pont qui servit à l'armée de l'Est.

---

(1) Depuis capitaine au 1er régiment de pontonniers.

## ARMÉE DE L'EST

(7e compagnie.)

Une division composée de 72 sous-officiers et pontonniers, commandée par le capitaine en second Fini, de la 7e compagnie, partit de Saint-Amand (Cher), le 2 janvier 1871, avec un matériel d'équipage traîné par 70 chevaux de la 11e compagnie du train, et arriva le 15 à Auxonne.

La division en partit le 7 pour construire, sur l'Oignon, à Pesmes, deux ponts de chevalets à quatre pieds qui furent fort difficiles à placer à cause de l'inclinaison du fond de la rivière, dont la profondeur était de 4 mètres. On dut charger le pont avec de grosses pierres et amarrer solidement les pieds des chevalets avec des fils de fer de forte dimension, dans la crainte d'une crue menaçante.

La division d'équipage renforcée de 30 pontonniers, 30 conducteurs et 60 chevaux provenant de la compagnie mère, reçut l'ordre, le 19 janvier, de détruire les ponts sur l'Oignon et de se rendre à Besançon avec son matériel, dans le plus bref délai.

En se rendant à Champigny, on se trouva en contact avec l'ennemi qui venait d'occuper Pesmes.

A 2 kilomètres de Besançon, le capitaine reçut l'ordre de jeter un pont sur le Doubs à Velotte. Construit le 25 au soir, ce pont servit au passage d'une grande partie des 15e, 20e et 24e corps d'armée, dans les journées des 25 et 27 janvier.

Le 27, les pontonniers replièrent le pont et se dirigèrent sur Pontarlier où il n'arrivèrent que le 29, ayant évité l'ennemi qui était proche.

Le 30, le capitaine reçut l'ordre de se rendre avec ses pontonniers au fort de Joux, pour y servir l'artillerie et protéger la retraite de l'armée sur la frontière suisse.

La route de Pontarlier, par laquelle on devait surtout attendre l'ennemi, n'était battue que par deux pièces, un canon de 12 de siège et un canon de 4 de campagne.

On décida, sur la proposition du capitaine Fini, la construction

d'une batterie de neige, en dehors du fort, sur la rampe qui y conduit.

Cette batterie de 5 pièces fut construite dans la nuit du 31 janvier au 1<sup>er</sup> février 1871. L'armée française se repliait, poursuivie par l'armée prussienne.

L'artillerie du fort et de la batterie de neige réussit à porter le désordre dans les colonnes prussiennes qui essayaient de gravir les pentes pour prendre nos troupes à revers.

Les troupes prussiennes se tinrent constamment en colonne à distance, pendant les jours suivants.

---

## ARMÉE DE VERSAILLES

(5<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> compagnies.)

A l'époque où éclata l'insurrection de Paris, les 5<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> compagnies étaient cantonnées, l'une au faubourg Montmartre, l'autre à la Chapelle.

Ces deux compagnies, complètement abandonnées jusque-là, reçurent, le 19 mars au soir, l'ordre de quitter Paris.

La 10<sup>e</sup> compagnie s'entendit avec la compagnie du Nord qui lui prépara quelques wagons pour aller à Saint-Ouen.

La 5<sup>e</sup> compagnie, commandée provisoirement par le capitaine Goulois, voulut quitter Paris par le même procédé. On lui fit l'objection que la compagnie du chemin de fer n'ayant pas prévu avoir deux compagnies au lieu d'une, n'était pas en mesure de les transporter.

Le capitaine rentra dans Paris et fut arrêté le lendemain à la tête de sa compagnie en route pour se rendre à Vincennes ; menacé d'être fusillé, il réussit à s'évader et rejoignit Versailles à la faveur d'un déguisement.

Beaucoup d'hommes rejoignirent leur compagnie, mais malheureusement plusieurs pontonniers restèrent dans la ville au milieu de l'insurrection.

La 10<sup>e</sup> compagnie reçut l'ordre, le 19 mars au soir, de replier le pont qu'elle avait construit à Saint-Ouen.



Le pont fut replié, mais le matériel dut être laissé dans cette ville par ordre des autorités prussiennes.

Ce n'est que le 6 avril qu'on put l'amener à Saint-Germain. Il servit à construire 2 bacs à Neuilly, pour relier les rives de la Seine à l'île Puteaux.

Quatre jours après, la 5e compagnie reçut de Lyon un équipage de pont de réserve de 40 bateaux.

Les deux compagnies, placées alors sous le commandement du lieutenant-colonel Tessier, vinrent, avec leur matériel, camper au camp de la Malmaison.

Le 22 avril, les 2 compagnies, sous le commandement du capitaine Griset, construisirent, à 10 heures du soir, 2 ponts de bateaux sur la Seine à Puteaux, en face l'île de ce nom.

Cette construction présenta quelques difficultés : nuit obscure, pluie torrentielle et continue, abords difficiles, rives maçonnées. 150 travailleurs d'infanterie furent adjoints aux pontonniers pour cette construction, à la suite de laquelle le capitaine reçut des éloges de la part du général commandant l'artillerie.

Le 2 mai, le 1er corps d'armée passa dans la nuit sur les ponts qui se composaient de deux parties séparées par l'île Puteaux.

Dans la nuit du 8 au 9, les 2 compagnies, sous les ordres du capitaine Aron, appelé au commandement de la 10e compagnie, construisirent un pont sur la Seine, entre Sèvres et Saint-Cloud.

Le 12 mai, un nouveau pont fut construit par la 5e à Suresnes, avec le nouvel équipage arrivé de Lyon.

Dans la nuit du 13 mai, les troupes passèrent sur les ponts de Sèvres. Ils servirent de nouveau, dans la nuit du 21 mai, pour l'attaque de Paris.

Ces ponts servirent aussi aux transports de toute espèce nécessités par les travaux du siège.

Les insurgés tirèrent constamment sur les ponts qui se trouvaient à portée du canon de l'émeute, mais sans un grand succès ; ils parvinrent cependant à démolir des bateaux et à mettre d'autres objets du matériel hors de service.

Lorsque le siège de Paris fut terminé, les équipages de pont

furent employés à maintenir les communications sur la route de Rouen, à Bezons et à Maison-Laffitte.

Le pont de Suresnes fut maintenu en place pour le service du Mont-Valérien.

Enfin, plus tard, le pont de Maison-Laffitte fut ramené à Chatou, pour la reconstruction du pont de cette localité.

Les 5e et 10e compagnies tinrent garnison à Rueil jusqu'en 1878.

---

## OPÉRATIONS DES PONTONNIERS
## AU CORPS EXPÉDITIONNAIRE DU TONKIN (1)

(1884 1885.)

Un détachement de 20 sous-officiers et pontonnniers, commandé par le lieutenant Remuzat, fut désignée pour faire partie du corps expéditionnaire du Tonkin.

Embarqués sur *le Shamrock* le 29 janvier 1884, les pontonniers arrivèrent à Hanoï le 6 mars suivant.

Le lendemain même de leur arrivée, la brigade du général Brière de l'Isle commençait son mouvement sur Bac-Ninh d'où l'on voulait chasser les Chinois.

Les pontonniers furent appelés à faire partie de la brigade. Ils n'avaient pas de matériel de pontage ; mais ils reçurent, avant de partir, des pelles, des pioches et des haches.

Placés derrière la pointe d'avant-garde, ils furent chargés de faire les travaux nécessaires pour l'exécution de la marche.

Le pays qu'ils traversaient est un pays de rizières, tout inondé à ce moment de l'année.

Le travail des pontonniers consistait à établir et à réparer des ponts de bambous, à remblayer les digues étroites et à faire disparaître quelques coupures.

Avec le matériel amené par les soins du général de Négrier, ils

---

(1) Voir Journal de marches du régiment.



construisirent sur le canal des Rapides un pont de bateaux de 92 mètres de longueur.

Le manque de bateaux fit qu'on les *ponta en long*, ce qui fut facile, grâce à l'opération qu'on avait fait subir aux jonques et grâce aussi au courant très faible et reversible par suite de la marée.

Ils prirent part à l'attaque de la position de Trong-Son, qui défend la route de Bac-Ninh, faisant le coup de feu avec la colonne d'assaut.

Le 13 mars, ils entraient à Bac-Ninh et en repartirent le 15 après avoir réparé et renforcé un pont de bambous de 150 mètres qui traversait le Sang-Cao à Dap-Cau.

Une partie du détachement, commandée par le lieutenant, se dirigea avec le général Brière de l'Isle sur Taï-Nguyen ; l'autre partie, commandée par le sous-chef constructeur, fit partie de la colonne du général de Négrier qui se dirigeait sur Lang-Son.

**Expédition de Taï-Nguyen.**

Dans la marche sur Taï-Nguyen, les pontonniers firent passer le Sang-Cao à la colonne expéditionnaire au moyen de sampangs trouvés dans les environs.

Ils prirent part à l'assaut qui fut donné à la citadelle de Yen-Thé (16 mars 1884) après avoir abattu à coups de hache les palissades en bambous qui défendaient l'entrée des portes.

Rendant viables les sentiers serpentant au milieu des mamelons incultes, jetant différents ponts sur les ravins, ou rétablissant ceux que les Chinois avaient détruits, cela souvent sous le feu de l'ennemi, ils arrivèrent au matin en vue de Taï-Nguyen.

Mis à la disposition du colonel Belin, qui dirigeait la colonne d'attaque, ils prirent part au combat qui les rendit maîtres de la citadelle.

On trouva dans la place des canons, des munitions et une grande quantité de monnaie qne l'on chargea le lieutenant Remuzat de descendre à Bac-Ninh en naviguant sur le Sang-Cau, avec les malades de la colonne. Ne trouvant ni jonques, ni sampangs,

les pontonniers constituèrent un convoi avec des radeaux de bambous provenant d'un *village flottant*.

Le 21 mars 1884, le convoi partit de Taï-Nguyen arrêté à chaque instant par les bas-fonds, évitant à grand'peine les écueils où les radeaux venaient se heurter violemment, effectuant une navigation lente et dangereuse. Ils arrivèrent le 27 mars à Hanoï où ils retrouvèrent l'autre partie du détachement (colonne du général de Négrier) qui avait eu à réparer deux ponts de bambous et à effectuer le passage de la rivière le Song-Thuong.

Dans ces trois expéditions : Bac-Ninh, Taï-Nguyen et Lang-Son, les pontonniers ont eu surtout à faire le métier de sapeurs.

Ils ont établi de nombreux ponts de bateaux et de bambous et conduit un convoi, pendant plus de 80 kilomètres, dans une rivière complètement inexplorée ; car il était impossible de détacher une avant-garde, dont le faible effectif aurait été massacré par les Chinois.

Les hommes, fatigués par vingt jours de marche et de combat succédant immédiatement à une traversée de quarante jours, se reposèrent à Hanoï, du 28 mars au 5 avril.

**Expédition sur Hong-Hoa.**

Le 6 avril 1884, une colonne commandée par le général de Négrier partit d'Hanoï pour aller s'emparer de Hong-Hoa occupé par l'armée chinoise.

Le détachement des pontonniers, toujours sans matériel, fit partie de cette brigade. Une demi-compagnie de sapeurs marchant avec la colonne, les pontonniers n'avaient dès lors à s'occuper que du passage des rivières.

La route d'Hanoï à Hong-Hoa traverse le Day (branche du Fleuve-Rouge), passe par Son-Tay, et à partir de cette ville, suit sur une très belle digue les diverses sinuosités de ce fleuve.

Le 7 avril, la colonne arriva devant le Day que les troupes purent franchir à gué, pendant que les pontonniers faisaient passer les munitions et les bagages au moyen d'embarcations réquisitionnées.

Arrivés devant la Rivière-Noire, ils durent construire deux appontements indispensables, l'un pour le chargement des batteries d'artillerie sur un chaland, l'autre pour le déchargement du matériel.

Hong-Hoa (1) fut pris. Les pontonniers le quittèrent le 16 pour établir un pont sur la Rivière-Noire à La-Ho, destiné à livrer passage aux troupes.

La largeur de la rivière dépassant 200 mètres, la profondeur étant de 6 à 7 mètres dans certains endroits, et la vitesse d'environ $1^{m},50$, un pont de bambous était seul possible. Un certain nombre de trains en bambous, qui se trouvaient dans les environs, un vieux canon de fonte, un câble métallique de 150 mètres furent, de Hong-Hoa, envoyés aux pontonniers qui, en réquisitionnant des cordages, des ancres en bois et en fer, des charrues (2), eurent assez de matériel pour construire ce pont recouvert de nattes et de bambous tressés.

Le passage sur ce pont s'effectua les 16, 17, 18 et 19 avril. Les bouches à feu y passèrent attelées et l'infanterie par quatre, sans qu'il y eût un accident à déplorer.

Le 20 au matin, les pontonniers partirent de La-Ho, emportant avec eux le câble métallique qu'ils remplacèrent par un câble en rotin.

Ils étaient rentrés à Hanoï le 21 avril suivant.

**Expédition sur Lang-Son.**

Après la marche sur Hong-Hoa, le détachement, qui avait de nombreux malades, fut cantonné à Hanoï et ne fit que concourir au service général.

Les pontonniers en partirent le 10 juin pendant la saison des pluies (3), faisant partie d'une colonne expéditionnaire qui devait

---

(1) Hong-Hoa se trouve à une heure environ du confluent de la Rivière-Noire et du Fleuve-Rouge.

(2) Charrues qu'on chargea de pierres et qui tinrent lieu d'ancres.

(3) L'été dure cinq mois, de mai à septembre. C'est la saison des orages et des averses des pays intertropicaux. Maximum : + 45° à l'ombre.



marcher sur Lang-Son, That-Thô et Cao-Tang, emportant avec eux un petit parc composé d'outils, de cordages et de caisses de dynamite.

Embarqués sur un chaland, ils furent remorqués jusqu'au Phu-Lan-Thuong. Ensuite ils suivirent la route qui avait déjà été parcourue par le général de Négrier.

Dès la première étape, une pluie torrentielle rendit la marche très pénible; les pontonniers réparaient la route, construisant des ponts avec les matériaux, les bambous trouvés dans le pays, s'efforçant de ne pas trop retarder la marche de la colonne.

Le 15 juin, dans la reconnaissance en avant du Can-Son, ils construisirent, sur deux arroyos distants l'un de l'autre de 1,500 mètres environ, deux ponts de chevalets : l'un de 40 mètres et l'autre de 25 mètres de longueur. Des arbres abattus au moyen de la dynamite fournirent les bois nécessaires à la construction de ces corps de support.

A peine étaient-ils terminés (dans la nuit du 16 au 17), qu'une crue subite de 2 mètres environ, élevant les eaux par dessus le tablier du pont, vint interrompre le passage.

Les pontonniers tendirent alors un câble d'une rive à l'autre, et le passage continua au moyen de sampangs trouvés dans le voisinage.

Les mulets et les chevaux passèrent à la nage.

Le 18, le passage continua, les eaux ayant beaucoup baissé. Le deuxième pont put servir, en le surélevant avec de grosses fascines.

Après avoir passé Bac-Lé, la route devint de plus en plus impraticable.

Les pontonniers jetèrent de nombreux petits ponts et durent tracer un chemin à l'aide de la dynamite.

Des tirailleurs protégeaient leur travail en faisant le coup de feu avec des Chinois isolés.

Le passage du Song-Thuong fut aussi un obstacle à vaincre ; sa largeur était de 80 mètres, mais sa profondeur ne dépassait pas $0^m,80$ ; les troupes le passèrent à gué, après que les pontonniers

eurent établi une rampe d'accès, sous le feu des Chinois isolés qui se montraient sur l'autre rive.

De l'autre côté du fleuve, la route était bordée par des rochers couverts d'une végétation dense et inextricable, au sommet desquels se montrait l'ennemi.

Les pontonniers marchant avec l'avant-garde (23 juin) furent attaqués avec une grande vigueur, vers 4 heures du soir.

Ils reçurent l'ordre de se maintenir sur la route et d'en défendre le passage; ce qu'ils firent avec résolution, ripostant à un ennemi bien dissimulé et qu'on ne pouvait que très difficilement atteindre.

Deux des leurs furent tués et sept autres blessés. Pendant la plus grande partie de la nuit, les Chinois tirèrent sur les troupes campées. Dans la matinée, ils commencèrent à tourner la position. Leur feu devint si violent, qu'on donna l'ordre de battre en retraite.

Les troupes repassèrent le Song-Thuong, guidées dans leur marche par les pontonniers qui jalonnèrent le gué. Ceux-ci aidèrent au passage des blessés, que les coolies affolés laissèrent tomber dans l'eau. La poursuite s'arrêta à ce point et la colonne rentra à Bac-Lé.

Après un arrêt de trois jours, pendant lesquels les pontonniers durent aider à défendre l'entrée de cette ville aux troupes chinoises, la marche en retraite continua et la colonne arriva, le 30 juin, à Can-Son, après avoir franchi les deux arroyos au moyen des deux ponts de chevalets restés établis.

Le 5 juillet, ils étaient de retour à Hanoï. 3 hommes étaient tués, 12 furent expédiés sur la France; le détachement, réduit à 15 hommes, concourut au service général jusqu'au mois de novembre 1884.

On constata l'insuffisance du détachement (17 hommes). 54 auxiliaires mis à la disposition du lieutenant furent, malgré leur bonne volonté, à peine suffisants pour ébaucher les 50 kilomètres parcourus.

Tous ces hommes n'étaient nullement préparés au service qu'on leur demandait et auraient été avantageusement remplacés par un nombre même très inférieur de pontonniers.



A la suite de cette expédition, le lieutenant Remuzat et le sous-chef Lacroix furent cités par le colonel Dugenne, dans son rapport, comme ayant fait preuve, dans l'exécution des travaux qu'il avait fallu faire entre Long-Kep, Can-Son et Bac-Lé, d'un dévoûment et d'une abnégation qu'on ne saurait trop louer, et montré, au combat du 23, où ils étaient engagés en première ligne, le plus brillant courage.

### Expédition dans la vallée de Sang-Cao.

(Novembre 1884.)

Le 7 novembre, le lieutenant et le petit détachement furent mis à la disposition du colonel Berge, pour effectuer la navigation ascendante, sur le Sang-Cao, d'un convoi de ravitaillement qu'on dirigeait sur Taï-Nguyen.

Ce convoi, très important, se composait de grosses jonques et de quelques sampangs.

Il fut remorqué jusqu'au Gam (1) où la rivière cessait d'être navigable.

Les pontonniers durent alors réquisitionner 83 sampangs sur lesquels on chargea une partie du ravitaillement. La navigation devint alors très pénible, de nombreux rapides arrêtèrent le convoi.

Les pontonniers et les auxiliaires étaient obligés de se mettre à l'eau et de hâler les bateaux. Ils arrivèrent le 28 à Taï-Nguyen, après avoir parcouru 65 kilomètres en quatre jours.

Les pontonniers rentrèrent le 27 novembre à Hanoï.

C'est à la suite de cette expédition que l'on prescrivit la formation d'un équipage de sampangs, de jonques et l'adjonction d'un détachement d'auxiliaires annamites, dits *pontonniers auxiliaires*.

A la fin du mois de décembre 1884, 15 hommes arrivèrent de France; le détachement fut ainsi porté à 30 pontonniers et 217 auxiliaires annamites.

Les premières semaines du mois de janvier 1885 furent em-

---

(1) A 15 kilomètres de Dap-Cau.



ployés à la construction de bateaux et à la préparation des opérations contre Lang-Son.

A cet effet, le lieutenant Remuzat fit adopter un type de chevalets à trois pieds et des échelles en bambous pour l'infanterie.

### Expédition de Lang-Son.

(1885.)

Le 20 janvier 1885, les pontonniers se dirigèrent de nouveau dans la direction de Lang-Son, mais en franchissant les lignes de faîte et en laissant à leur gauche la route suivie par eux en juin 1884.

Ils suivirent d'abord le canal des Rapides, conduisant un convoi de 40 bateaux et 9 sampangs chargés de munitions et de matériel. Ils arrivèrent à Chu le 28 janvier, où ils construisirent un pont de chevalets de 31 mètres.

En quittant Chu, avec deux brigades, le 3 février, 80 coolies leur furent adjoints et les aidèrent à porter des madriers, des poutrelles, des cordages et quelques outils.

La région qu'il s'agissait de traverser est très montagneuse, les routes sont de simples sentiers à peine indiqués, aux pentes très raides sur un terrain argileux qu'une pluie fine et persistante rendait très glissantes.

Ils traversèrent la ligne de partage des eaux, entre la Chine et le Tonkin, construisant des ponts sur les ravins, marchant avec les batteries pour leur ouvrir un chemin pendant les combats qu'on livra.

Les deux brigades s'arrêtèrent à Dong-Son le 6 janvier, après la prise du camp retranché. Le 11 février, on se remet en marche, les pontonniers construisant beaucoup de petits ponts à la ligne de partage des eaux.

Le 13, la pluie rendait la route tellement impraticable, qu'ils furent obligés de la repiquer jusqu'à la sortie du défilé qui aboutit au cirque de Lang-Son. On fut bientôt devant la citadelle abandonnée par l'armée chinoise massée sur la rive gauche du Song-Ki-Long.

Un pont de bambous praticable à l'infanterie se trouvait établi sur la rivière ; les Chinois, qui n'avaient pas eu le temps de le démolir complètement, y avaient fait une coupure de 25 mètres de long environ. Une réparation rapide fut effectuée par les pontonniers et un bataillon d'infanterie, passant alors sur l'autre rive, chassa les Chinois qui gênaient le travail par leur feu.

Une des deux brigades devant aller occuper Rio-Lua et l'autre brigade devant se diriger sur Tuyen-Quan bloqué, il était absolument nécessaire, pour permettre les communications, d'établir sur le Song-Ki-Kon un pont permanent.

La largeur de la rivière était de 80 mètres, le courant nul. Des radeaux de bambous servirent de corps flottants.

Le matériel de complément fut trouvé dans un magasin à riz situé dans le voisinage.

Deux canons en fonte servirent d'ancres ; une traille était établie en aval, avec un gros sampang, pour assurer le passage pendant la construction, qui fut terminée le lendemain 15 février.

Immédiatement, les pontonniers repartirent avec la brigade chargée de débloquer Tuyen-Quan assiégé sérieusement par les Chinois.

Le chemin le plus court était de revenir à Hanoï en suivant la route mandarine, puis de remonter ensuite le Fleuve-Rouge et la Rivière-Claire.

Le 19, les pontonniers arrivèrent à Kep, après avoir supporté un travail très dur, car la route serpentait en pleine forêt et était absolument coupée par des abatis.

Le 22, ils s'embarquèrent à Hanoï sur un vapeur. Arrivés à Bac-Hai (au confluent du Fleuve-Rouge et de la Rivière-Claire), le lieutenant reçut le commandement d'un convoi de vivres et de munitions, qui remonta la Rivière-Claire, en suivant la brigade à laquelle étaient attachés : 1 sous-chef et 14 pontonniers chargés de jeter des ponts sur les ravins.

Il restait 1 lieutenant et 12 pontonniers pour la conduite de 68 bateaux qui constituaient le convoi. Ils parvinrent néanmoins à Tuyen-Quan le 4 mars où ils trouvèrent le petit détachement du

sous-chef qui avait été blessé en marchant avec ses hommes à la tête d'une colonne d'assaut.

Le 8 mars, le convoi rentrait à Bac-Hai. Un nouveau convoi de 78 bateaux lui fut affecté quelques jours après.

Les pontonniers, rentrés à Hanoï le 25 mars suivant, se livrèrent à la réparation du matériel.

Les grandes opérations étaient terminées ; quelques postes furent alors créés, des mouvements de matériel exécutés ; des places à moitié cernées durent être ravitaillées. Il fallut aussi s'occuper du passage des rivières qui coupaient les routes. Le service des bacs, trailles, ponts volants, etc., fut confié aux pontonniers qui furent renforcés en juin 1885.

Ils firent encore partie d'une petite colonne expéditionnaire dirigée sur Than-Mai.

Le nombre de postes créés augmentant toujours, le besoin d'un nombre considérable de sampangs se fit sentir de plus en plus ; un atelier de construction fut établi à Hanoï, les pontonniers achetèrent du matériel et construisirent des embarcations suivant le type du sampang, déployant leur habileté professionnelle et leur ingéniosité.

Ils construisirent aussi quatre jonques armées en canonnières pour le service des régiments tonkinois.

En résumé, ce détachement fut employé exclusivement, au début, à l'amélioration des routes et à la construction des ponts ; il se trouva peu à peu chargé de la conduite des convois, de l'établissement des trailles et de la construction d'un matériel de convoi, enfin à la construction d'un matériel de guerre destiné à d'autres corps.

C'est pendant la conduite d'un de ces convois, qui étaient presque toujours assaillis par des pirates, que le pontonnier Mortamais fut, le 18 septembre 1886, cité à l'ordre de la division pour être resté debout sur la jonque pour la diriger, bien que fusillé à 30 mètres par une bande de Pavillons-Noirs, dans l'attaque du 19 août en amont de Lao-Ray.

Au mois de mai 1886, le lieutenant Remuzat rentrait en France.

Il fut remplacé par le lieutenant Bosch. Peu après le liouenant Soulière vint prendre le commandement du détachement qui fut remplacé par l'arrivée de la 10e compagnie (capitaine Micaelli), désignée par décision ministérielle du 10 juillet 1886, pour faire partie de la division de l'Annam et du Tonkin.

---

# EMPLACEMENT DES TROUPES (1)

## NOMS DES OFFICIERS

### Chef de brigade : DEDON

### 1er Bataillon.

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1792 | 1 | Derbellet, commt. .... | | Corporat. des batel. de Strasbourg. | De 1792 à 1800, sur 1,185 hommes pour 8 compagnies, il y a eu : 150 déserteurs, 17 morts aux hôpitaux, 23 tués par l'ennemi ou noyés. |
| | 2 | | | | |
| | 3 | | | | |
| | 4 | | | | |
| | 1 | Hofflet, commandant.. | | Corporat. des bateliers de Mayence. | |
| | 2 | | | | |
| | 3 | | | | |
| | 4 | | | | |
| | | Dedon, chef de bataillon. | | | |
| 1795 | 1 | Tirlet, capitaine....... | 597 h. au bataillon. | Sur le Rhin: | 74 officiers et hommes par compagnie. |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |
| 1799 | 1 | Kiedel puis Leclerc... | 490 h. au | Armée de Mayence, puis Egypte. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2 | Heckmann | bataillon. | Armée de Mayence. | |
| | 3 | Neigre | | Strasbourg, puis armée du Danube. | Prisonnières à Peschiera et Mantoue restées jusqu'à la paix à Valence et à Lyon. |
| | 4 | Zabern | | Huningue, puis armée du Danube. | |
| | 5 | Adam | | Strasbourg. | |
| | 6 | Yung | | Armée du Danube. | |
| | 7 | Zabern (Henri) | | Id. | |
| | 8 | Meyer | | Strasbourg. | |
| 4 mai 1799 | 1 | Mêmes noms que ci-dessus. | 341 | Avec Masséna après la fusion de l'armée du Danube avec celle d'Helvétie. | |
| | 2 | | 341 | | |
| | 3 | | 110 | | |
| | 4 | | 341 | | |
| | 5 | | 241 | | |
| | 6 | | 66 | | |
| | 7 | | 110 | | |
| | 8 | | 341 | | |
| 1800 | 1 | Kiebel | | Coblentz et corps d'arm. des Grisons | De 1800 à 1804, sur 850 hommes à l'effectif, on a constaté : 25 déserteurs, 18 morts aux hôpitaux, 2 noyés. |
| | 2 | Heckmann | | Bapport. | |
| | 3 | Neigre | | Coblentz. | |
| | 4 | Zabern | | Strasbourg. | |
| | 5 | Adam | | Dusseldorf. | |
| | 6 | Yung | | Huningue. | |
| | 7 | Zabern (Henri) | | | |
| | 8 | Meyer | | Strasbourg. | |

Commandants Reibel et Bouchu.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1801-1802 | 1 | Raynard | | Strasbourg. | De 1801 à 1807 inclus, sur 1.200 hommes comptant à l'effectif, il y a eu : 4 officiers tués par l'ennemi, 15 hommes tués par l'ennemi, 20 noyés, 120 déserteurs, 97 aux hôpitaux. |
| | 2 | Heckmann | | Mayence. | |
| | 3 | Neigre | | Strasbourg. | |
| | 4 | Monot | | Neuf-Brisach. | |
| | 5 | Adam | | Mayence. | |
| | 6 | Larue | | Id. | |
| | 7 | | | | |

(1) Voir archives du ministère de la guerre

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| Juin 1803 | 1 | TISSIER | | Strasbourg. | |
| | 2 | THILL puis ADAM | | Id. | |
| | 3 | NEIGRE puis ZABERN | | Id. | |
| | 4 | DESSALLES | | Id. | |
| | 5 | CHAPUIS | | Id. | |
| | 6 | GILLET | | Id. | |
| | 7 | GALLAND | | Mayence. | |
| | 8 | GAUDEMARD puis HECKMAN | | | |
| Août 1803 | 1 | TISSIER | | Hanovre. | |
| | 2 | THILL puis ADAM | | Douai. | |
| | 3 | NEIGRE | | Id. | |
| | 4 | DESSALLES | | Id. | |
| | 5 | CHAPUIS | | Id. | |
| | 6 | GILLET | | Id. | |
| | 7 | GALAND | | Strasbourg. | |
| | 8 | GAUDEMARD puis HECKMAN | | Mayence. | |
| Novem. 1803 | 1 | TISSIER | | Hanovre. | L'état-major est en marche pour Deventor (Batavie). |
| | 2 | THILL puis ADAM | | Saint-Omer. | |
| | 3 | NEIGRE puis ZABERN | | Douai. | |
| | 4 | DESSALLES | | Id. | |
| | 5 | CHAPUIS | | La Fère. | |
| | 6 | GILLET | | Strasbourg. | |
| | 7 | GALAND | | Douai. | |
| | 8 | GAUDEMARD puis HECKMAN | | Mayence. | |

## Commandant Bouchu.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1804 | 1 | Tissier | | Hanovre. | |
| | 2 | Adam | | Saint-Omer et Boulogne. | |
| | 3 | Zabern | | Boulogne et Douai. | |
| | 4 | Dessalles | | Id. | |
| | 5 | Chapuis | | La Fère. | |
| | 6 | Gillet | | Strasbourg. | |
| | 7 | Galand | | Boulogne et Douai. | |
| | 8 | Heckman | | Mayence. | |
| Janvier 1805 | 1 | Lamy puis Larue | | Hanovre. | 1er corps avec Bernadotte. |
| | 2 | Adam | | Saint-Omer. | |
| | 3 | Zabern | | Boulogne. | |
| | 4 | Dessalles | | Id. | Corps d'observation. |
| | 5 | Chapuis | | Id. | |
| | 6 | Gillet | | Strasbourg. | |
| | 7 | Galland | | Dunkerque. | |
| | 8 | Heckmann | | Lauterbourg. | |
| Septem. 1805 | 1 | Lamy | | Hanovre. | |
| | 2 | Adam | | Grande armée, parc génér. d'artill. | |
| | 3 | Zabern | | Id. | |
| | 4 | Dessalles | | Id. | |
| | 5 | Chapuis | | Id. | |
| | 6 | Gillet | | Spire. | |
| | 7 | Galland | | Grande armée, parc général. | |
| | 8 | Heckman | | Lauterbourg. | |
| | | *Effectif.* | | | |
| | | Officiers | 72 | | |
| | | Hommes | 1.026 | | |
| | | Temps de guerre | 1.548 | | |
| Novem. 1805 | 1 | Lamy puis Larue | | Gr. arm. avec Bernadotte, 1er corps | Garde la Bohême. |
| | 2 | Adam | | Gr. arm., parc gén., Klostermenburg | |
| | 3 | Zabern | | Nussdorf. | |
| | 4 | Dessalles | | Klostermenburg. | |
| | 5 | Chapuis | | Id. | |
| | 6 | Gillet | | Vienne. | |
| | 7 | Galland | | Klostermenburg. | |
| | 8 | Heckman | | Vienne. | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Commandant DESSALLES. | | | |
| Mars 1806 | 1 | TISSIER puis LARUE..... | | Gr. arm., 1er corps avec Bernadotte. | |
| | 2 | ADAM................. | | Grande armée, parc général. | |
| | 3 | ZABERN................ | | Id. | |
| | 4 | KIFFERT (venu du 2e bat.) | | Id. | |
| | 5 | CHAPUIS............... | | Id. | |
| | 6 | GILLET................ | | Id. | |
| | 7 | GALLAND............... | | Id. | |
| | 8 | HECKMAN .............. | | Id. | |
| Mai 1806 | 1 | TISSIER .............. | | 1er corps avec Bernadotte. | Le colonel Bouchu, directeur des ponts. |
| | 2 | ADAM.................. | | Klostermenburg. | |
| | 3 | ZABERN................ | | Husdorff. | Attachée au 7e corps à partir du mois d'octobre 1806. |
| | 4 | KIFFERT............... | | Klostermenburg. | |
| | 5 | CHAPUIS............... | | Id. | Venue de Stuttgard. Etait à Bamberg le 7 octobre 1806. |
| | 6 | GILLET................ | | Kehl. | |
| | 7 | GALLAND............... | | Klostermenburg. | |
| | 8 | HECKMAN............... | | Vienne. | La 2e et la 7e étaient au parc avec le général Pouge, avec 150 hommes à elles deux. |
| Novem. 1806 | 1 | TISSIER puis LARUE..... | 60 | Grande armée, 1er corps, camp d'hiver de Pologne: Bernadotte. | |
| | 2 | ADAM.................. | 80 | Gr. arm., parc général, Augsbourg. | Général Songis au parc général. |
| | 3 | ZABERN................ | 82 | Grande armée, 7e corps, Ulm. | Général Augereau. |
| | 4 | KIFFERT............... | 87 | Grande armée, 5e corps, Augsbourg. | Général Lannes. |
| | 5 | CHAPUIS............... | 87 | Gr. armée, garde impériale, Ulm. | Côtes de la Baltique. |
| | 6 | GILLET................ | 52 | Grande armée, 4e corps, Augsbourg. | Général Soult. |
| | 7 | GALLAND............... | 79 | Gr. arm., rés. de cav., Augsbourg. | Général Murat ou Ney. |
| | 8 | HECKMAN .............. | 50 | Grande armée, 3e corps, Ulm. | Général Davoust. |
| | | | 582 h. 587 ch | | 23 hommes aux hôpitaux, 18 sous-officiers tués par l'ennemi, 15 septembre 1806. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Juillet 1807 | 1 | Larue | | 1er corps, grande armée. | Bernadotte. |
| | 2 | Adam | | 6e id. id. | Ney. |
| | 3 | Zabern | | Grand parc, grande armée. | |
| | 4 | Kiffert | | 5e corps. | Lannes. |
| | 5 | Leclerc | | Parc de la garde impér., gr. arm. | |
| | 6 | Gillet | | 4e corps, grande armée. | Soult. |
| | 7 | Galland | | Corps de réserve, grande armée. | |
| | 8 | Heckman | | 3e corps, grande armée. | Davoust. |
| Septem 1807 | 1 | Larue | | 1er corps. | |
| | 2 | Adam | | 6e corps (en Silésie pour l'évacuat.). | |
| | 3 | Zabern | | Grand parc. | |
| | 4 | Kiffert | | 5e corps (en Silésie pour l'évacuat.). | |
| | 5 | Leclerc | | Stralsund. | |
| | 6 | Gillet | | 4e corps. | |
| | 7 | Galland | | Grand parc. | |
| | 8 | Heckman | | 3e corps. | |
| Novem. 1807 | 1 | Larue | 700 h. au bataillon. | Grande armée, grand parc. | 60 hommes aux hôpitaux, 6 prisonniers. |
| | 2 | Adam | | Id. | |
| | 3 | Zabern | | Id. | |
| | 4 | Kiffert | | Id. | |
| | 5 | Leclerc | | Grande armée, Magdebourg. | |
| | 6 | Gillet | | Id. grand parc. | |
| | 7 | Galland | | Id. id | |
| | 8 | Heckman | | Id. 3e corps. | |
| Janvier 1808 | 1 | Larue | | Grande armée, 4e corps, Magdebourg | Etat-major à Strasbourg. |
| | 2 | Adam | | Grande armée, grand parc. | De 1808 à 1814, sur 1,800 hommes comptant à l'effectif : 10 officiers tués à Glogau, 20 hommes tués par l'ennemi, 1 noyé, 150 morts dans les hôpitaux, 40 déserteurs, 400 disperus en 1812. 170 prisonniers. |
| | 3 | Zabern | | Id. id. | |
| | 4 | Kiffert | | Id. 5e corps. | |
| | 5 | Leclerc | | Id. grand parc. | |
| | 6 | Gillet | | Id. id. | |
| | 7 | Galland | | Id. id. | |
| | 8 | Heckman | | Id. 3e corps. | |
| Mars 1808 | 1 | Larue | | Gr. arm., Marienbourg, 4e corps. | |
| | 2 | Adam | | Id. Marienbourg, gr. parc. | |
| | 3 | Zabern | | Id. Berlin. grand parc. | |
| | 4 | Kiffert | | Id. Breslau, 5e corps. | |
| | 5 | Leclerc | | Id. Magdebourg, gr. parc. | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| Mars 1808 | 6 | GILLET | | Gr. arm., Berlin, grand parc. | |
| | 7 | GALLAND | | Id. Magdebourg, gr. parc. | |
| | 8 | HECKMAN | | Id. Varsovie, grand parc. | |
| Mai 1808 | 1 | LARUE | | Grande armée, 4e corps. | |
| | 2 | ADAM | | Erfurth, 6e corps. | En route pour l'Espagne. |
| | 3 | ZABERN | | Berlin | |
| | 4 | KIPFERT | | Breslau, 5e corps. | |
| | 5 | LECLERC | | Erfurth. | |
| | 6 | GILLET | | Berlin. | |
| | 7 | GALLAND | | Magdebourg. | |
| | 8 | HECKMAN | | Varsovie, 3e corps. | |
| Septem. 1808 | 1 | LARUE | | Grande armée, 4e corps. | |
| | 2 | ADAM | | Erfurth, 6e corps. | En route pour l'Espagne. |
| | 3 | ZABERN | | Berlin. | |
| | 4 | KIPFERT | | Breslau, 5e corps. | |
| | 5 | LECLERC | | Erfurth. | |
| | 6 | GILLET | | Berlin. | |
| | 7 | GALLAND | | Magdebourg. | A la solde de la Westphalie. |
| | 8 | HECKMAN | | Varsovie, 3e corps. | |
| 1er nov. 1808 | 1 | LARUE | | Parc du 4e corps. | |
| | 2 | ADAM | | Parc du 6e corps en Espagne. | Ney. |
| | 3 | ZABERN | | Grande armée, arsenal de Berlin. | |
| | 4 | KIPFERT | | Parc du 5e corps, Espagne. | Mortier. |
| | 5 | LECLERC | | Grande armée, grand parc Fulde. | |
| | 6 | GILLET | | Parc du 1er corps, Espagne. | Victor. |
| | 7 | GALLAND | | Grande armée, Magdebourg. | |
| | 8 | HECKMAN | | Id. Breslau. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 15 nov. 1808 | 1 | Larue | 72 | A Fulde, puis à Mayence, à la disposition du Ministre. | Ney. |
| | 2 | Adam | 101 | 6e corps en Espagne. | |
| | 3 | Zabern | 86 | Grande armée, arsenal de Berlin, armée du Rhin. | |
| | 4 | Kiffert | 155 | 5e corps, armée d'Espagne. | Mortier. |
| | 5 | Leclerc | 86 | A Fulde, comme la 1re. | |
| | 6 | Gillet | 90 | 1er corps, Espagne. | Victor. |
| | 7 | Galland | 80 | Magdebourg, armée du Rhin. | |
| | 8 | Heckman | 73 | Breslau, 3e corps. | Davoust. |
| | 9 | Baillot | 118 | Dirschau, armée du Rhin. | |
| | 10 | Parisot | 116 | A Fulde comme le 1er le 15 décembre, armée du Rhin. | Le chef de bataillon Dessalles, nommé lieutenant-colonel au mois d'octobre 1809, partit alors pour l'armée d'Espagne. |
| | | | 977 | | |
| | | *Etat-major.* | | Fulde, Mayence et Maëstrich. | |
| 1er janv. 1808 | 1 | Larue | | Espagne. | |
| | 2 | Adam | | Armée du Rhin. | |
| | 3 | Zabern | 70 | Espagne. | |
| | 4 | Kiffert | | Mayence. | |
| | 5 | Bazolle | | Espagne. | 1,000 hommes, 31 morts, 2 déserteurs. |
| | 6 | Gillet | | Armée du Rhin, Magdebourg, corps de Ponte-Corvo. | |
| | 7 | Galland | 75 | Armée du Rhin, parc général. | |
| | 8 | Heckman | 46 | Mayence. | |
| | 9 | Baillot | | Armée du Rhin, parc général. | |
| | 10 | Parisot | 96 | Strasbourg. | |
| | Dépôt | | | | |
| Mai 1809 | 1 | Larue | | Grenadiers d'Oudinot Eberdorff (2e corps). | |
| | 2 | Adam | | Espagne, 3e corps, Saragosse. | |
| | 3 | Zabern | | Gr. parc, arm. d'Allemagne, Vienne. | |
| | 4 | Kiffert | 73 | Grand parc, 5e corps, Espagne (Mortier). | |
| | 5 | Bazelle | | Grand parc, armée d'Allemagne, H. Napoléon. | |
| | 6 | Gillet | | Espagne, 1er corps, Victor. | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| Mai 1809 | 7 | Galland | | Corps du prince de Ponte-Corvo, Ebersdorf, Allemagne. | |
| | 8 | Heckman | | Armée du duc d'Armstadt, 3e corps. | |
| | 9 | Baillot | | Id. de Rivoli, 4e corps. | |
| | 10 | Parisot | | Dantzig, armée d'Allemagne, Magdebourg. | |
| Novem. 1809 | 1 | Mêmes officiers. | | Musdorff, école de ponts. | |
| | 2 | | | 3e corps, Espagne. | |
| | 3 | | | Vienne, école de ponts. | |
| | 4 | | | 5e corps, Espagne. | |
| | 5 | | | Spitz, école de ponts. | |
| | 6 | | | Grand parc, Espagne. | |
| | 7 | | | Ebersdorff, école de ponts. | |
| | 8 | | | Allemagne, 3e corps. | |
| | 9 | | | Id. 4e corps. | |
| | 10 | | | Magdebourg, 8e corps. | |
| Janvier 1810 | 1 | Larue | | Mayence. | |
| | 2 | Adam | | Espagne, 3e corps. | |
| | 3 | Braun | | Wesel. | |
| | 4 | Kiffert | | Espagne, 5e corps. | |
| | 5 | Bazeille | | Hambourg. | |
| | 6 | Gillet | | Espagne, 1er corps. | |
| | 7 | Payan | | Allemagne. | |
| | 8 | Heckman | | Strasbourg. | |
| | 9 | Baillot | | Id. | |
| | 10 | Parisot | 71 | Portugal, 8e corps. | |
| Septem. 1810 | 1 | Larue | | Mayence. | |
| | 2 | Adam | | Espagne, 3e corps. | |
| | 3 | Braun | | Wesel. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Septem. 1810 | 4 | Kiffert | | Espagne. | |
| | 5 | Bazeille | | Saint-Omer, 1er corps. | |
| | 6 | Gillet | | Seville, grand péril. | Direction de Séville. |
| | 7 | Payan | | Hambourg. | |
| | 8 | Heckman | | Strasbourg. | |
| | 9 | Baillot | | Id. | |
| | 10 | Parisot | | Espagne, 8e corps. | Direction de Madrid. |
| Janvier 1811 | 1 | Larue | | Dantzig. | Etat-major à Strasbourg. |
| | 2 | Adam | 182 | Espagne, armée d'Aragon. | Batteries de côte en Tartarie. Taragone, Perisau, parc de campagne. |
| | 3 | Braun | | Wezel. | |
| | 4 | Kiffert, en Espagne en 1812 | 87 | Espagne, 1er corps, Santa-Maria, armée du Midi, Porto-Réal. | 8 hommes aux hôpitaux. |
| | 5 | Bazeille | | Strasbourg. | Avec le général Bouchu. |
| | 6 | Gillet | 29 | Espagne, armée du centre, armée du Midi, Madrid, Badajoz. | Avec le général Bouchu. |
| | 7 | Bich | | Strasbourg. | |
| | 8 | Heckman | | Hambourg. | |
| | 9 | Baillot | | Strasbourg. | |
| | 10 | Schneider | 66 | Punhète, puis San-Pedro. | A la suite de l'état-major général. |
| | Dépôt | | | Strasbourg. | Le général Buty, commandant l'artillerie. Moroue était directeur des ponts. |
| Janvier 1812 | 1 | Larue | | Dantzig. | |
| | 2 | Adam | 100 | Espagne, armée d'Aragon. | |
| | 3 | Braun | | Wezel. | |
| | 4 | Leffroy de Noaille | | Espagne, 1er corps, Santa-Maria. | A Santa-Maria, puis à la réserve sous le commandement du capitaine Tourairie. |
| | 5 | Bazeille | | Strasbourg. | |
| | 6 | Gillet | | Espagne, Zafra, 5e corps. | |
| | 7 | Busch | | Dantzig. | |
| | 8 | Heckman | | Wezel. | |
| | 9 | Baillot | | Hambourg. | |
| | 10 | Adam | 66 | Portugal, grand parc, Tietar. | Armée du Portugal. |
| | 11 | Benthien | | Strasbourg. | |
| | Dépôt | Radel | | Id. | |
| Mars 1812 | | **Peyerimhoff, chef de bataillon.** | | | Pendant la campagne de 1812. Le général Eblé commandant en chef à la grande armée. Chapelle, colonel chef d'état-major. Chapuis, chef de bataillon commandant le 2e équipage de ponts. Delarue, chef de bataillon commandant le 3e équipage de ponts. Zabern, chef de bataillon directeur du parc. Peyerimhoff, commandant le 1er équipage de ponts. |
| Août 1812 | 1 | Larue | | Grande armée, équipage de ponts. | |
| | 2 | Adam | | Espagne. | |
| | 3 | Braun | | Gr. arm., équip. de pont de la garde. | |
| | 4 | Leffroy de Noailles | | Espagne, devant Cadix, cette compagnie passa à la réserve. | |
| | 5 | Bazeille | | L'armée du 1er corps. | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| Août 1812 | 6 | GILLET | | Espagne, armée du Midi. | |
| | 7 | BUSCH | | Grande armée, équipage de ponts. | |
| | 8 | HECKMAN | | Grande armée, 3e corps. | |
| | 9 | BAILLOT | | Id. équipage de ponts. | |
| | 10 | ADAM | | Portugal. | |
| | 11 | BENTHIEN puis RADET | | Grande armée, 1er corps. | |
| Mai 1812 | 1er, 7e, 9e | 1er équipage, 1er bataillon | | N'existent plus le 27 septembre 1812 | 12 hommes à l'hôpital de Moscou. 13 déserteurs. |
| | 2e, 3e, 4e, 5e, 6e | 2e et 3e équipages, 2e bataillon | | A Ozza. | |
| Janvier 1813 | 1 | PAYAN | 133 | Grande armée, Espagne. | |
| | 2 | ADAM | 137 | Grande armée, équip. de la garde. | |
| | 3 | BRAUN | | Espagne. | |
| | 4 | DUFEUTREL | | Id. | |
| | 5 | VILLARD | 134 | Grande armée, 1er corps. | |
| | 6 | GILLET | | Espagne, armée du Midi. | Le 16 août, elle avait 38 hommes morts, le reste était à Torgau. |
| | 7 | BUSCH | 38 | Grande armée. | |
| | 8 | | | Id. 3e corps. | |
| | 9 | BAILLOT | 141 | Id. équipage de ponts. | |
| | 10 | ADAM | | Portugal. | |
| | 11 | BENTHIEN | | Grande armée. | |
| | 12 | RADET | | Strasbourg. | |
| Avril 1813 | 1 | PAYAN | | Prisonniers à Torgau. | |
| | 3 | BRAUN | | | |
| | 5 | VILLARD | | | |
| | 8 | | | | |
| | 9 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Baillot, chef de bataillon.** | | | |
| | | Payan remplace Larue 4e chef de bataillon... | | | |
| | 1 | Radet ................ | 840 h. au bataillon. | | |
| | 2 | Adam .................. | | Espagne. | |
| | 3 | Noailles. ............. | | Id. | |
| | 4 | Dufeutrel ............. | | Id. | |
| | 5 | Delgorgue ............. | | | |
| | 6 | Gillet ................ | | Id. | En route venant d'Espagne. |
| | 7 | Marteville ............ | | Strasbourg. | |
| | 8 | Le Trône. ............. | | | |
| | 9 | Baillot ............... | | | |
| | 10 | | | | |
| | 11 | | | | |

**Tableau présentant la situation et l'emplacement du matériel des compagnies le 6 juillet 1812.**

| MATÉRIEL. | A 3 lieues en arrière de Vilna. | En marche pour Vilna venant de Pistony. | En marche sur Vilna venant de Kowno. | Au 2e corps. | A Milany, à environ 14 kilomètres de Vilna. | Kowos. | Vilna. | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bateaux...... | 28 | 32 | 32 | 10 | 4 | » | 14 | 120 |
| Nacelles ..... | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 11 |
| Sonnettes .... | » | 1 | » | » | 1 | 1 | » | 3 |
| Agrès (voitures). | 6 | 19 | 6 | 3 | » | 6 | 2 | 42 |
| Forges....... | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | » | » | 8 |
| Voitures agricoles.. | 12 | 9 | 5 | 2 | 3 | 23 | » | 54 |
| TOTAL... | 50 | 60 | 46 | 17 | 11 | 31 | 17 | 238 |

| DATES. | NUMÉRO DES COMPAGNIES. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | De janvier à septembre 1814, il y a eu 170 déserteurs, 7 morts aux hôpitaux, 3 noyés. | | | |
| | | | | | Prisonniers. | Déserteurs. | Restés en arrière | Hôpital. |
| Février 1814 | 4 | » | | | | | | |
| | 5 | » | | | | | | |
| | 6 | » | | | | | | |
| | 7 | » | | | | | | |
| | 8 | » | | | | | | |
| | 9 | » | | | | | | |
| | 10 | » | | | | | | |
| | 11 | DARQ.................. | 60 | Grande armée.................... | 8 | » | 33 | 47 |
| | 12 | LUGUET ................ | 45 | Au parc ......................... | 4 | » | » | 60 |
| | 13 | DUCLOUX.............. | 80 | Parc général..................... | » | 33 | 26 | 50 |
| | 14 | BOURGES............... | 65 | Saint-Denis...................... | 6 | » | » | 42 |
| | | | 250 | | 18 | 33 | 59 | 199 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Mars 1814 | 11 | Touraine | | Parc général. |
| | 12 | Duquez | | Id. |
| | 13 | Duclowe | | Id. |
| | 14 | Bourges | | Id. |

## Mai 1814. — Organisation.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8 Compagnies | 517 hommes | 537 | |
| Etat-major | 20 id. | | |
| Restés au cadre du bataillon, à la réorganisation du 16 janvier 1816 plus ceux passés au dépôt le 9 novembre 1815 | 70 hommes | 82 hommes. | |
| Passés à l'artillerie de la garde royale le 10 mai 1815 | 12 — | | |
| Congédiés en novembre 1815 | 48 — | 904 — | |
| Licenciés le 12 septembre 1815 | 250 — | | |
| Congés illimités le 16 janvier | 95 — | | |
| Envoyés de la retraite de 1815 du 20 juin, réformés, rayés, retraités | 186 — | | |
| Déserteurs pendant les mois de juillet et août 1815 | 325 — | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Juin 1814 | 11 | Adam | 29 | Partent à Metz avec le parc général. |
| | 12 | Sauvaget | 22 | |
| | 13 | Duclowe | 23 | |
| | 14 | Bourges | 38 | |

Juillet.. 1er Bataillon...... ; 2e — ....... ; 3e — ....... Au mois de novembre, on forma les pontonniers de la garde. Maquart, chef de bataillon le 1er août 1814.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1er janv. 1815 | 1 | Braun | Strasbourg. |
| | 2 | Adam | Id. |
| | 3 | Dufeutrel | Id. |
| | 4 | Moutonnet | Id. |
| | 5 | Lieoffroy | Id. |
| | 6 | Radel | Id. |
| | 7 | Noailles | Id. |
| | 8 | Michel | Id. |
| Juillet 100 jours | 1 | Braun | Limoges, Douai. |
| | 2 | Adam | Id. Metz. |
| | 3 | Dufeutrel | Id. Douai. |
| | 4 | Moutonnet | Id. Metz. |
| | 5 | Lieffroy | Id. Vincennes. |
| | 6 | Radel | Vincennes. |
| | 7 | Noailles | Laon. |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| Juillet 1815 | 8 | MICHEL................. | | Lyon. | |
| | 9 | | | | |
| | 10 | | | | |
| | Dépôt | | | Strasbourg. | |
| 1816 | | Organisation. | 347 | | |
| Mars 1816 | | | | Limoges. | Un seul bataillon, 6 compagnies. |
| Après Waterloo. | 1 | | | Limoges et Bourges. | |
| | 2 | | | | |
| | 3 | | | | |
| | 4 | | | | |
| | 5 | | | | |
| | 6 | | | La Fère. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Strasbourg. | |
| | 9 | | | Id. | |
| | 10 | | | Id. | |
| | Dépôt | | | Limoges. | |
| Août 1816 | 1 | | | Orléans. | |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |
| 1817 | 1 | MAQUART, lieut.-colonel. | | Nantes. | Le matériel fut évacué par eau d'Orléans à Nantes. |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |

1818. Maquart, lieutenant-colonel à Strasbourg; 6e compagnie.

1819. — Préau, lieutenant-colonel à Strasbourg.

Derevois, Adam, Lieffroy, Radel, Drien, Rosselin, Delours, Pontiville, Paquet, Deloumy, Deville, Muthéos; à la suite.

1820. — Préau, lieutenant-colonel à Strasbourg.

Derevois, Adam, Lieffroy, Radel, Drien, Rosselin, Deville, Jabaud, Oby, Muthéos, Laguet, Lejeune; à la suite.

8 mai 1821. — Etchegoyen, lieutenant-colonel à Strasbourg; 6e compagnie.

Derevois, Payan, Lieffroy, Radel, Drien, Rosselin, Deville, Jabard, Oby, Mitheos, Laguet, Lejeune; à la suite.

1822. — Etchegoyen, lieutenant-colonel à Strasbourg.

Rolland, Payan, Lieffroy, Radel, Drien, Rosselin, Deville, Jabard, Oby, Mitheos, Laguet, Lejeune; à la suite.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1823 | 1 | Rolland Garagnol.... | 100 | Armée des Pyrénées. | Rentrant d'Espagne en décembre 1823, reviennent à Strasbourg. |
| | 2 | Payan.............. | 96 | Corps expédition. de l'Andalousie. | |
| | 3 | Pradelle.............. | | Id. | |
| | 4 | Radet.................. | | Strasbourg. | |
| | 5 | Drien.................. | | Id. | |
| | 6 | Rosselin.............. | | Id. | |
| | 7 | | | | |
| 1824 | 1 | Radelle............... | | Strasbourg. | |
| | 2 | Devilles.............. | | Id. | |
| | 3 | Labatie................ | | Id. | |
| | 4 | Palou.................. | | Id. | |
| | 5 | Jabard................ | | Id. | |
| | 6 | Méchérost........... | | Id. | |
| | 7 | Luquet................ | | Id. | |
| | 8 | Lejeune............... | | Id. | |
| | 9 | Hoffert............... | | Id. | |
| | 10 | Pradelle.............. | | Id. | |
| | 11 | Desbacq.............. | | Id | Leclerc, lieutenant-colonel. |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1825 | 12 | Organisation comme en 1821 | 995 h. | | |
| 1829 | 1 | LAMBERT | 919 h. | Strasbourg. | Etat major : Payan, Drien, Lieffroy, Haillot, Desforges. |
| | 2 | LABATIE | | Id. | |
| | 3 | DEVILLERS | | Id. | |
| | 4 | JOBARD | | Id. | |
| | 5 | PARRIES | | Id. | |
| | 6 | DELOWE | | Id. | |
| | 7 | HOFFET | | Id. | |
| | 8 | PRADELLES | | Id. | Ces quatre compagnies proviennent des 16ᵉ et 17ᵉ batteries de l'ex 7ᵉ régiment d'artillerie à pied. Elles n'ont été versées que le 5 octobre 1829. |
| | 9 | DUBACQ | | Id. | |
| | 10 | MICHELIN | | Id. | |
| | 11 | GIBERT | | Id. | |
| | 12 | BARNIER | | Id. | |
| 1830 | 1 | Comme en 1829. | | Strasbourg, Metz et Douai. | |
| | 2 | Id. | | Id. | |
| | 3 | LEJEUNE | 4 off. 96 h. | Armée d'Afrique. | |
| | 4 | Comme en 1829. | | Strasbourg. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |
| | 9 | | | Id. | |
| | 10 | | | Id. | |
| | 11 | | | Id. | |
| | 12 | | | Id. | |
| 1831 | 1 | LABADIE | | Douai. | |
| | 2 | HEFFERT | | Metz. | |
| | 3 | LEJEUNE | | Strasbourg. | |

[redacted]



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 4 | Devillers.............. | | Strasbourg. | |
| | 5 | Lambert............... | | Id. | |
| | 6 | Poirier................ | | Id. | |
| | 7 | Ritter................. | | Id. | |
| | 8 | Pradelles............. | | Id. | |
| | 9 | Vivien de Sachaize.... | | Id. | |
| | 10 | Coursin............... | | Id. | |
| | 11 | Chéviac............... | | Id. | |
| | 12 | Debasq................ | | Id. | |
| 1832 | 1 | Comme en 1831. | 4 off. 83 h. | Armée du Nord. | |
| | 2 | | 2 off. 103 h. | Id. | |
| | 3 | | | Strasbourg. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | Debady................ | | Id. | |
| | 7 | | | I1. | |
| | 8 | | | Id. | |
| | 9 | Cornisset............. | | Id. | |
| | 10 | Mathieu............... | | Id. | |
| | 11 | Tuchant............... | | Id. | |
| | 12 | | | | |
| 1833 | 1 | | | Strasbourg. | Admyrault, lieutenant-colonel en 1833. Les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> sont au camp de Compiègne. |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |
| | 9 | | | Id. | |
| | 10 | | | Id. | |
| | 11 | | | Id. | |
| | 12 | | | Id. | |
| 1834 | 1 | Labadie............... | 39off.844h. | Auxonne. | |
| | 2 | Hoffert............... | | Id. | |
| | 3 | Fabian................ | | Id. | |
| | 4 | Devillers............. | | Id. | |
| | 5 | Lambert............... | | Id. | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1834 | 6 | St-Légier puis Gibert. | | Auxonne. | |
| | 7 | Ritter.................. | | Id. | |
| | 8 | Pradelle.............. | | Id. | |
| | 9 | Meignon............... | | Id. | |
| | 10 | Mathieu............... | | Id. | |
| | 11 | Tirchaut............... | | Id. | |
| | 12 | Lamou.................. | | Id. | |
| 1835 | 1 | Lamou.................. | | Neuf-Brisach. | Le bataillon avait alors 39 officiers et 844 hommes. |
| | 2 | Haillot................ | | Id. | |
| | 3 | Comme en 1834. | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |
| | 9 | | | Id. | |
| | 10 | | | Id. | |
| | 11 | | | Id. | |
| | 12 | | | Id. | |
| 1836 | 1 | Comme en 1835. | | Strasbourg. | |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |
| | 9 | | | Id. | |
| | 10 | | | Id. | |
| | 11 | | | Id. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 12 | | | Strasbourg. | Drien, lieutenant-colonel. |
| 1837 | 1 | Comme l'année précédente. | | Id. | |
| | 2 | | | Camp de Compiègne. | |
| | 3 | | | Strasbourg. | |
| | 4 | Pradelle............... | | Id. | |
| | 5 | | | Armée d'Afrique. | (1838) Capitaine Mathis. |
| | 6 | | | Strasbourg. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |
| | 9 | | | Camp de Compiègne. | |
| | 10 | | | Id. | En 1838, le capitaine Fabiani part de Strasbourg pour Lyon. Division réunie sur la frontière suisse. |
| | 11 | | | Strasbourg. | |
| | 12 | | | Id. | |
| 1838 | 1 | | | Armée du Nord, était à Douai. | Commandant Payan. |
| | 2 | | | | |
| 1840 | | Organisation. | 962 h. | 15e régiment pontonniers. | Dubarry de Losquerron, lieutenant-colonel ; Hervé, Schneider, chefs de bataillon. |
| 1841 | 1 | Mutel.................. | | Strasbourg. | |
| | 2 | Haillot................ | | Id. | |
| | 3 | Ménard................ | | Camp de Compiègne. | |
| | 4 | Recourdon............ | | Id. | |
| | 5 | Pelletier de Chambure | | Afrique. | |
| | 6 | Gibert................. | | Strasbourg. | |
| | 7 | Schwester............ | | Id. | Le 2 février 1841, ces compagnies partent de Barr pour aller tenir garnison à Lyon. |
| | 8 | Capitarie............. | | Lyon. | |
| | 9 | Meignorie............. | | Id. | |
| | 10 | Mathieu............... | | Id. | |
| | 11 | Tuchant............... | | Id. | |
| | 12 | Bouvier................ | | Id. | |
| | Dépôt | | | Strasbourg. | |
| 1842 | 5 | Machel................ | | Algérie. | Drien, colonel, Jeannest-Lamou, lieutenant-colonel ; Hervé, Fabiani, chefs de bataillon. |
| 1844 | 1 | Comme en 1841. | | Strasbourg. | |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1844 | 4 | Comme en 1844. | | Strasbourg. | |
| | 5 | | | Afrique. | |
| | 6 | | 3 off. 124 h. | Corps de la Moselle, manœuvres sous Metz. | Rentré à Strasbourg le 10 octobre 1844. |
| | 7 | | | Strasbourg. | |
| | 8 | | | Lyon. | |
| | 9 | | | Id. | |
| | 10 | | | Id. | |
| | 11 | | | Id. | |
| | 12 | | | Id. | |
| | Dépôt | | | Strasbourg. | |
| 1845 | 1 | Didier | | Lyon. | |
| | 2 | Ragon | | Id. | |
| | 3 | Ménard | | Id. | |
| | 4 | Marmy | | Id. | |
| | 5 | Chantan de Vercli | | Strasbourg. | |
| | 6 | Gibert | | Armée d'Afrique. | La 6e remplace la 5e en Afrique. |
| | 7 | Schwester | | Lyon. | |
| | 8 | Gachot | | Strasbourg. | |
| | 9 | Corvaisier | | Id. | |
| | 10 | Recourdon | | Id. | |
| | 11 | Ledorné | | Id. | |
| | 12 | Brunel | | Id. | |
| | Dépôt | | | Id. | |
| 1846 | 1 | Didier | | Lyon. | |
| | 2 | Recourdou | | Id. | |
| | 3 | Brunel | | Id. | |
| | 4 | Marmy | | Id. | |
| | 5 | Chanton de Vercli | | Strasbourg. | |
| | 6 | Blondeau | | Afrique. | |

[redacted]



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | HUBER .................. | | Camp de Compiègne. | |
| | 8 | CORVAISIER............. | | Strasbourg. | |
| | 9 | RAYON................... | | Id. | |
| | 10 | LEBORNE ............... | | Camp de Compiègne. | |
| | 11 | LEFEBURE............... | | Strasbourg. | |
| | 12 | BRUNEL................. | | Id. | |
| | Dépôt | | | | Lami, colonel ; Matys, lieutenant-colonel ; Haillot, Mathieu, Ménard, Viader, chefs de bataillon. |
| 1847 | 1 | DIDIER .................. | | Id. | |
| | 2 | RECOURDOU... ......... | | Id. | |
| | 3 | BRUNEL.................. | | Id. | |
| | 4 | MARMY.................. | | Id. | |
| | 5 | CHANTON DE VERCLI.... | | Id. | |
| | 6 | BLONDEAU .............. | | Alger. | |
| | 7 | HUBER .................. | | Lyon et Compiègne. | |
| | 8 | CORVAISIER............. | | Strasbourg. | |
| | 9 | RAYON .................. | | Id. | |
| | 10 | LEBORNE ............... | | Camp de Compiègne. | |
| | 11 | LEFEBURE .............. | | Strasbourg. | |
| | 12 | BRUNEL................. | | Id. | |
| 1848 | 1 | Comme en 1847. | | Id. | |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | 4 off. 124 h. | Armée des Alpes. | |
| | 8 | | 5 off. 124 h. | Armée de la Moselle. | |
| | 9 | | | Strasbourg. | |
| | 10 | | | Id. | |
| | 11 | | | Id. | |
| | 12 | | | Id. | |
| | Dépôt | | | | |
| 1849 | 1 | Comme en 1848. | | Id. | |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1849 | 7 | | | Civita-Vecchia, Rome. | Siège de Rome. |
| | 8 | | 4 off. 107 h. | Strasbourg, Lyon. | Lyon, octobre 1849. |
| | 9 | | | Armée des Alpes, puis Strasbourg. | |
| | 10 | | | Strasbourg. | |
| | 11 | | | Id. | |
| | 12 | | | Id. | |
| | Dépôt | | | | |
| 1850 | 1 | Comme en 1851. | 25 off. 852 h.; 40 h. pour l'état-major. En tout le bataillon (moins la 10e compagnie). 3 off., 63 h. | Auxonne. | |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Strasbourg, Auxonne. | |
| | 9 | | | Strasbourg. | |
| | 10 | | | Afrique. | |
| | 11 | | | Auxonne. | |
| | 12 | | | Id. | |
| | Dépôt | | | | |
| Août 1851 | | Jardillet, Villard, Garnerin, Didier, chefs d'escadron; Beurier, major. | | | Tout le bataillon (649 hommes) part à Dôle et y reste jusqu'au 1er septembre, à l'occasion du passage du Président de la République. |
| 1851 | 1 | Clerc | 23 off. 580 h. pour le bat. moins la 10e comp. | Strasbourg. | |
| | 2 | Porisignou | | Id. | |
| | 3 | Cautrel | | Id. | |
| | 4 | Abry | | Id. | |
| | 5 | Huguenet | | Id. | |
| | 6 | Rayon | | Camp d'Afrique, Strasbourg. | |
| | 7 | Blondeau | | Strasbourg. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 8 | Huder | | Strasbourg. | Retour à Strasbourg, le 23 mai 1851. |
| | 9 | Lebrun | | Id. | La 7e fait un séjour à Barr en avril 1852 pour suivre les épreuves de chargement, dans les montagnes, d'un nouveau matériel de pontage. Des détachements partent à Rhinau pour secourir les inondés du débordement du Rhin. |
| | 10 | Wolffer | | Afrique. | |
| | 11 | Hartzfeld | | Strasbourg. | |
| | 12 | Maralar | | Id. | |
| | Dépôt | | | | |

6e *Régiment d'artillerie-pontonniers.*

Organisation. — Paix : 169 hommes ; guerre : 242 hommes.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1854 | 1 | Perdoyre | | Strasbourg. | |
| | 2 | Porisignoz | | Id. | |
| | 3 | Cautrel | | Orient. | Ne s'embarqua qu'en 1855 (10 août), 3 officiers, 213 hommes. |
| | 4 | Abry | | Saint-Cloud. | |
| | 5 | Huguenet | | Strasbourg. | |
| | 6 | Boignel | | Id. | Leborio, lieutenant-colonel ; Gaffo dit Gaffe, Allouveau de Montréal, Mangeot, Lucas, chefs d'escadron ; Pochet, major. |
| | 7 | Blondeau | | Id. | |
| | 8 | Huder | | Id. | |
| | 9 | Lebrun | | Id. | |
| | 10 | Mariclat | | Id. | |
| | 11 | Hartzfeld, en 2e Schneegan | 4 off. 132 h. | Armée d'Orient. | 24 mars (embarquement). |
| | 12 | Marion, en 2e Montaigne | 4 off. 132 h. | Id. | 26 septembre (embarquement). |
| | 13 | Renault | | Strasbourg. | En 1855, les 1re et 2e compagnies et la 14e de conducteurs (9 officiers, 426 hommes) sont détachées à Neuf-Brisach. Il y avait aussi un détachement à Lauterbourg et à Versailles dans la garde impériale. |
| | 14 | | | Id. | |
| | 15 | | | Lauterbourg. | |
| | 16 | | | Id. | |
| | Dépôt | | | Strasbourg. | |
| 1855 | | Mathieu, colonel | | | |
| | | Laborne, lieut.-colonel | | | |
| | | Pochet, chef d'escadron | | | |
| | | Gaffo dit Gaffe, id. | | | |
| | | Lucas, id. | | | |
| | | Huguenet, id. | | | |
| | | Allouveau de Montréal, id. | | | |
| | | Huder, id. | | | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1856 | 1 | PERROYRE puis TESSIER. | | Armée de Lyon. | |
| | 2 | DAVONAY.............. | | Id. | |
| | 3 | GUEVEL.............. | 3 off. 130 h. | Armée d'Orient. | |
| | 4 | ABRY.................. | 6 off. 300 h. | Neuf-Brisach. | |
| | 5 | CAUTREL.............. | 6 off. 285 h. | Id. | |
| | 6 | BOIGÉOL.............. | 4 off. 99 h. | Strasbourg. St-Germain-des-Fossés. | |
| | 7 | LEX.................. | | Id. Id. | |
| | 8 | MONTAIGNE............ | | Id. Id. | |
| | 9 | LEBRUN............... | | Id. Id. | |
| | 10 | MARALAT.............. | | Id. Id. | |
| | 11 | SCHNEEGANS........... | | Armée d'Orient. | |
| | 12 | MARION............... | | Id. | |
| | 13 | RENAULT.............. | | Strasbourg. | |
| | 14 | MONTERUT............. | 2 off. 133 h. | Id. | |
| | 15 | DUCHAINE............. | | Lauterbourg. | |
| | 16 | GINDRE............... | 2 off. 135 h. | Neuf-Brisach. | |
| | Dépôt | TAUCOGNE............. | | Strasbourg. | |
| 1857 | | LEFRANÇOIS, colonel.... | | | |
| | | BEURIER, lieut.-colonel.. | | | |
| | | LUCAS, chef d'escadron . | | | |
| | | BUDUEL. id.... | | | |
| | | DE MONTRÉAL, id.... | | | |
| | | HAGUENER, id.... | | | |
| | | SERRAUD. id.... | | | |
| | | HUDER, id.... | | | |
| 1858 | 1 | TESSIER.............. | 132 h. | Algérie. | |
| | 2 | DAVONAY.............. | 132 h. | Lyon | |
| | 3 | GUEVEL............... | | Strasbourg. | |
| | 4 | ABRY................. | | Id. | |
| | 5 | SIMON................ | | Id | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 6 | Boigéol | | Strasbourg. | |
| | 7 | Lex | | Id. | |
| | 8 | Montaigne | | Id. | |
| | 9 | Lebrun | | Id. | |
| | 10 | Maralat | | Algérie. | |
| | 11 | Schneegans | | Strasbourg. | |
| | 12 | Say | | Id. | |
| | 13 | Renault | | Wissembourg. | |
| | 14 | Standmann | | Comp. de conducteurs, Strasbourg. | |
| | 15 | Agostine | | Lauterbourg. | |
| | 16 | Gindre | | Haguenau. | |
| | Dépôt | Taucogne | | | |
| 1859 | 1 | Tessier | | Algérie. | |
| | 2 | Davonay | 126 h. | Armée d'Italie. | |
| | 3 | Guervel | | Strasbourg. | |
| | 4 | Abry | 8 off. 265 h. | Armée d'Italie. | |
| | 5 | Simon | | Id. | |
| | 6 | Boogal | | Lyon. | |
| | 7 | Guervel | 133 h. | Armée d'Italie. | |
| | 8 | Rossin | 132 h. | Id. | |
| | 9 | Lebrun | | Algérie. | |
| | 10 | Marulat | 164 h. | Armée d'Italie. | La 13e principale et la 16e *bis*, à l'effectif de 3 officiers et 377 hommes pour les deux compagnies, partent pour Alexandrie en mai 1859. |
| | 11 | | | Chine. | |
| | 12 | | | Strasbourg. | |
| | 13 | | | Wissembourg. | |
| | 14 | Comme en 1858. | | Schiltigheim. | |
| | 15 | | | Lauterbourg. | |
| | 16 | | 178 h. | Haguenau. | 6 juillet 1859. |
| | Dépôt | | | Strasbourg. | |
| | | Organisation en temps de paix | 1385 h. | | |
| | | Organisation en temps de guerre | 1759 h. | | |
| 1861 fin de l'année. | 1 | | | | Formée de la 12e compagnie. |
| | 2 | | | | — 3e — |
| | 3 | Comme en 1862. | | | — 1e — |
| | 4 | | | | — 4e — |
| | 5 | | | | — 5e — |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1861 fin de l'année. (Suite). | 6 | Comme en 1862......... | | | Formée de la 7e compagnie. |
| | 7 | | 151 h. | Italie (Gènes). | — 10e — |
| | 8 | | | Id. | — 8e — |
| | 9 | | | Alger. | — 1re — |
| | 10 | | | Id. | — 9e — |
| | 11 | | | Lyon. | — 6e — |
| | 12 | | | Chine. | — 4e — La 12e compagnie arrive de Chine à Suez le 14 mai 1861. |
| 1862 | | BERCKHEIN, colonel..... | | | |
| | | BAUDOUIN, lieut.-colonel. | | | |
| | | DADUEL, chef d'escadron. | | | |
| | | DE ROLLEPOT, id... | | | |
| | | LEBRUN, id... | | | |
| | | LAFFON DE LADEBAT, id... | | | |
| | | BOIGÉOL, id... | | | |
| | | ABRY, id... | | | |
| 1862 | 1 | D'HUART................ | | Mexique. | Embarquée le 30 août, arrivée à Vera-Cruz le 28 octobre 1862 ; le 2e départ eut lieu le 16 juin 1863, à bord de la *Florida* ; un 3e détachement partit le 12 octobre 1865 à bord de l'*Impératrice-Eugénie* ; enfin, un 4e partit le 8 mars 1867. |
| | 2 | GUERVEL............... | | Strasbourg. | |
| | 3 | MAGINOT............... | | Id. | |
| | 4 | RAPP.................. | | Id. | |
| | 5 | SIMON................. | | Id. | |
| | 6 | LOUIS................. | | Id. | |
| | 7 | VENOT................. | | Id. | |
| | 8 | MEYER................. | | Alger. | |
| | 9 | DEVONAY............... | | Id. | |
| | 10 | SAY................... | | Lyon. | |
| | 11 | LODI.................. | | Strasbourg. | |
| | 12 | DUCHAINE.............. | | | |
| 1864 | 1 | D'OUTREMONT........... | | Mexique. | |
| | 2 | VINCENOT.............. | | Strasbourg. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 3 | HURSTEL................ | | Strasbourg. | |
| | 4 | CORNEDET.............. | | Id. | |
| | 5 | DE RESUES.............. | | Id. | |
| | 6 | VENOT.................. | 3 off. 113 h. | Lyon (manœuvres 4e corps). | |
| | 7 | PLOTON................. | | Strasbourg. | |
| | 8 | SCHŒLER................ | | Id. | |
| | 9 | PEPIN.................. | | Id. | |
| | 10 | CLOUZARD.............. | | Id. | |
| | 11 | MARTIN................. | | Afrique. | Embarquée le 25 septembre 1864. |
| | 12 | DUCHAINE.............. | | Strasbourg. | |
| 1865 | | FIEVET, colonel......... | | | |
| | | MARION, lieut.-colonel... | | | |
| | | DE ROLLEPOT, chef d'esc. | | | |
| | | GUERVEL, id... | | | |
| | | CARRÉ, id... | | | |
| | | DE LAFFON id... | | | |
| | | DIFFORTIER, id... | | | |
| | | VOILLIARD, id... | | | |
| 1866 | 1 | D'HUART.............. | | Mexique. | |
| | 2 | VINCENOT.............. | | Strasbourg. | |
| 1865 | 3 | HURSTEL............... | | Id. | |
| 1866 | 4 | CORNEDET.............. | | Id. | |
| | 5 | DE RESNEI puis GRISEY.. | | Id. | |
| | 6 | VENOT.................. | | Id. | |
| | 7 | PLOTON................. | | Id. | |
| | 8 | SCHŒLCHER............. | | Lyon. | |
| | 9 | PÉPIN.................. | | Strasbourg. | |
| | 10 | CLOUZARD puis ROBERT. | | Algérie. | |
| 1865 | 11 | MARTIN................. | | Id. | |
| 1866 | 12 | DUCHAINE.............. | | Strasbourg. | |

1er *Régiment d'artillerie-pontonniers.*

Organisation :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1867 | 1 | Comme en 1866. | 1382 h. | Strasbourg. | Fiévet, colonel ; Marion, lieutenant-colonel ; de Rollepot, Laffon de Ladebat, Guervel, Carré, Thoumas, Bergère, chefs d'escadron. |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFCTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1867 | 5 | Comme en 1866......... | | Strasbourg. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |
| | 9 | | | Lyon. | |
| | 10 | | | Strasbourg. | |
| | 11 | | | Algérie. | |
| | 12 | | | Strasbourg. | |
| | 13 | | | Id. | |
| | 14 | | | Id. | |
| 1868 | 1 | D'HUART................ | | Strasbourg. | Fievet, colonel ; Marion, lieutenant-colonel ; Laffon de Ladebat, Gurver, Carré, Bergère, Hustel, Courné de Boblaye, chefs d'escadron. |
| | 2 | HUSDAUN................ | | Id. | |
| | 3 | KESSLER................ | | Lyon. | |
| | 4 | PEPIN.................. | | Strasbourg. | |
| | 5 | GRISEY................. | | Id. | |
| | 6 | MORTET................. | | Id. | |
| | 7 | PLOTON................. | | Lyon. | |
| | 8 | DESCHAMP............... | | Strasbourg. | |
| | 9 | CORNEDET............... | | Id. | |
| | 10 | TERY................... | | Id. | |
| | 11 | MARTIN................. | | Algérie. | |
| | 12 | HERMANN................ | | Strasbourg. | |
| | 13 | DESNOS................. | | | |
| | 14 | SERRAZ................. | | | |
| 1869 | | Comme en 1868. | | | |
| 1870 | 1 | EPP.................... | | Strasbourg. | |
| | 2 | NUSSBAUM............... | | Metz. | |
| | 3 | KESSLER................ | | Strasbourg. | |
| | 4 | PÉPIN.................. | | Metz. | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 5 | GRISET | | Sedan. |
| | 6 | MORTET | | Strasbourg. |
| | 7 | PLOTON | | Sedan. |
| | 8 | DESCHAMP | | Metz. |
| | 9 | DENIS dit LE ROQUE | | Strasbourg. |
| | 10 | CHAULET D'OUTREMONT, puis SAINT-REMY | | Paris-Versailles. |
| | 11 | | | Alger. |
| | 12 | BROUET | | Sedan, puis Paris. |
| | 13 | DESNOS | | Strasbourg. |
| | 14 | LERAY | | Id. |
| | 17 | | | Armée de la Loire. |
| | Dépôt | ALLARD | | Strasbourg. |
| Août 1871 | 1 | Comme en 1870. | | Avignon. |
| | 2 | | | Id. |
| | 3 | | | Id. |
| | 4 | | | Lyon, Saint-Germain. |
| | 5 | | | Armée de Versailles et Rueil. |
| | 6 | | | Id. Avignon |
| | 7 | | | Armées de la Loire et de l'Est. |
| | 8 | | | Avignon. |
| | 9 | | | Id. |
| | 10 | | | Rueil. |
| | 11 | | | Alger. |
| | 12 | | | Armée de la Loire, puis Lyon. |
| | 13 | | | Id. Avignon |
| | 14 | | | Avignon. |
| | 15 | | | |
| | 16 | | | |
| | 17 | | | Formée à Angers, prisonnière. |
| | 18 | | | Formée à Lyon et licenciée. |

*Régiment d'artillerie-pontonniers.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1872 | 1 | Comme en 1870. | | Avignon. |
| | 2 | | | Id. |
| | 3 | | | Id. |
| | 4 | | | Lyon. |
| | 5 | | | Rueil. |
| | 6 | | | Avignon. |
| | 7 | | | Id. |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1872 | 8 | Comme en 1870. | | Avignon. | |
| | 9 | | | Id. | |
| | 10 | | | Rueil. | |
| | 11 | | | Algérie. | |
| | 12 | | | Lyon. | |
| | 13 | | | Avignon. | |
| | 14 | | | Id. | |
| 1874 | 1 | *Etat-major.* | | | |
| | | DE ROLLEPOT, colonel... | | | |
| | | TESSIER, lieut.-colonel... | | | |
| | | HURSTEL, chef d'escadron | | | |
| | | DE CARMEGANE, id... | | | |
| | | SERRAZ, id... | | | |
| | | CHATANG, id... | | | |
| | 1 | N.................... | | | |
| | 2 | BEDEL................ | | | |
| | 3 | GIBAULT.............. | | | |
| | 4 | BRICE................ | | | |
| | 5 | MOREL................ | | | |
| | 6 | BOUDREAU............. | | | |
| | 7 | DICKERT.............. | | | |
| | 8 | N.................... | | | |
| | 9 | CHAPELIER............ | | | |
| | 10 | ARON................. | | | |
| | 11 | ERÉNÉ................ | | | |
| | 12 | SAINT-REMY........... | | | |
| | 13 | DESVOS............... | | | |
| | 14 | PATILLON............. | | | |

| | | |
|---|---|---|
| 1875 | | Le commandant MORTET remplace le commandant HURSTEL........ |
| | 1 | LOMEL.................. |
| | 2 | BEDELL................. |
| | 3 | GIRAULT................ |
| | 4 | BRICE.................. |
| | 5 | MOREL.................. |
| | 6 | BOUDREAU............... |
| | 7 | DENIS.................. |
| | 8 | AVELINE................ |
| | 9 | CHAPELLIER............. |
| | 10 | ARON................... |
| | 11 | ERÉNÉE................. |
| | 12 | SAINT-REMY............. |
| | 13 | KLEIN.................. |
| | 14 | PATILLON............... |
| | Dépôt | ROSWAG................. |
| 1877 | | MASSENET, colonel...... |
| | | Le commandant MUQUIER remplace le comman dant SERRAY, (1878)... |
| | 1 | DIMONES, (1878)........ |
| | 2 | HAERING (N.)........... |
| | 3 | ARNOLD (KLEIN)......... |
| | 4 | BRICE (PATILLON)....... |
| | 5 | MOREL (N.)............. |
| | 6 | BOUDREAU (N.).......... |
| | 7 | GUERRIER (N.).......... |
| | 8 | AVELINE (N.)........... |
| | 9 | CHAPELIER (N.)......... |
| | 10 | ARON (GAUTHIER)........ |
| | 11 | ERENÉE (N.)............ |
| | 12 | SAINT-REMY (N.)........ |
| | 13 | KLEIN (N.)............. |
| | 14 | PATILLON (N)........... |
| | Dépôt | ROSWAG................. |
| 1878 | | MASSENET, colonel...... |
| | | TESSIER, lieut.-colonel.. |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1878 | | DE CARMEJANE chef d'esc. | | | |
| | | PHILIPARIE, Id.... | | | |
| | | MORTET, Id ... | | | |
| | | MUQUIER, Id.... | | | |
| | | CHARTON, Id.... | | | |
| | | Organisation en 1878 en temps de paix........ | 100 h. par comp. | | |
| | | Organisation en temps de guerre............ | 158 h. par comp. | | |
| 1879 | | MASSENET, colonel...... | | | |
| | | TESSIER, lieut.-colonel.. | | | |
| | | CESENARE, chef d'esc... | | | |
| | | PHILIPARIE, Id..... | | | |
| | | PATILLON, Id..... | | | |
| | 1 | DIMONE ................ | | | |
| | 2 | SAINT-REMY............ | | | |
| | 3 | KLEIN.................. | | | |
| | 4 | GRANIER................ | | | |
| | 5 | KELLE.................. | | | |
| | 6 | NOBLET................. | | | |
| | 7 | GUERRIER ............. | | | |
| | 8 | AVELINE............... | | | |
| | 9 | BAUCERON.............. | | | |
| | 10 | BERNARD .............. | | | |
| | 11 | BRICE ................. | | | |
| | 12 | PIGNY .................. | | | |
| | 13 | DELAHAYE............. | | | |
| | 14 | GAUTHIER.............. | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1880 | | Le chef d'escadron Bouvier remplace le commandant Philiparie.. | | |
| 1881 | | Masseнет, colonel...... | | |
| | | Nusbaum, lieut.-colonel. | | |
| | | Capitaine Guerrier remplace Dimone......... | | |
| | | Celle remplace Guerrier ................. | | |
| 1882 | | Philiparie, colonel..... | | |
| | | Nusbaum, lieut.-colonel. | | |
| | | Patillon, chef d'escadr. | | |
| | | Leseurre, Id. | | |
| | | Bouvier, Id. | | |
| | 1 | Guerrier .............. | | |
| | 2 | Augenoust............. | | |
| | 3 | Klein ................. | | |
| | 4 | Granier................ | | |
| | 5 | Kelle.................. | | |
| | 6 | Noblet ................ | | |
| | 7 | Celle.................. | | |
| | 8 | Caziot................. | | |
| | 9 | Banceron.............. | | |
| | 10 | Micaelli............... | | |
| | 11 | Price (Alger)........... | | |
| | 12 | Teufel.................. | | |
| | 13 | Delahaye.............. | | |
| | 14 | Gauthier .............. | | |
| 1883 | 1 | Dimone................. | Avignon. | |
| | 2 | Augenoust............. | Id. | |
| | 3 | Klein.................. | Id. | |
| | 4 | Delahaye..... ........ | Id. | |
| | 5 | Soutand ............... | Id. | |
| | 6 | Noblet. ............... | Id. | |
| | 7 | Celle................... | Manœuvres des 7e et 8e corps. | |
| | 8 | Caziot.................. | Avignon. | |
| | 9 | Banceron.............. | Id. | |
| | 10 | Micaelli............... | Id. | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| | 11 | BRICE | | Alger. | |
| | 12 | TEUFEL | | Avignon. | |
| | 13 | FRANCOZ | | Id. | |
| | 14 | GAUTHIER | | Id. | |
| 1884 | 1 | GUERRIER | | Avignon. | |
| | 2 | KAMMERLOCHER | | Id. | |
| | 3 | KLEIN | | Id. | |
| | 4 | DELAHAYE | | Id. | |
| | 5 | GOUTAND | | Id. | |
| | 6 | FOUL | | Id. | |
| | 7 | CELLE | | Id. | |
| | 8 | CAZIOT | | Id. | |
| | 9 | BANCERON | | Id. | |
| | 10 | MICAELLI | | Tonkin. | |
| | 11 | NOBLET | | Alger. | |
| | 12 | FRANCOZ | | Avignon. | |
| | 13 | TEUFEL | | Id. | |
| | 14 | VAINCOURT | | Id. | |
| 1886 | 1 | ARNOULD | | Avignon, manœuvres de la 30e division d'infanterie. | |
| | 2 | DUMONT | | Avignon. | |
| | 3 | SEIBERT | | Id. | |
| | 4 | GAUTHIER | | Id. | |
| | 5 | LESPERANCE | | Toulouse, manœuvres. | |
| | 6 | FOUL | | Avignon. | |
| | 7 | ROUSSELOT | | Id. | |
| | 8 | GAZIOT | | Id. | |
| | 9 | BANCERON | | Id. | |
| | 10 | MACAELLI | | Tonkin. | |
| | 11 | NOBLET | | Alger. | |

[redacted]



| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 12 | Francoz | Avignon. | |
| | 13 | Teufel | Id. | |
| | 14 | Vaincourt | Id. | |
| 1887 | | Cahous, colonel | Avignon. | |
| | | Gastine, lieut.-colonel | Id. | |
| | | Patillon, chef d'escadr. | Id. | |
| | | Pinet, id. | Id. | |
| | | Kelle, id. | | |
| | 1 | Arnould | Avignon. | |
| | 2 | Dumont | Id. | |
| | 3 | Seibert | Id. | |
| | 4 | Gauthier | Id. | |
| | 5 | Lesperance | Mobilisation de la 5e compagnie, Toulouse. | |
| | 6 | Foulle | Avignon. | |
| | 7 | Rousselot | Id. | |
| | 8 | Caziot | Id. | |
| | 9 | Bauceron | Id. | |
| | 10 | Micaelli | Tonkin. | |
| | 11 | Noblet | Alger. | |
| | 12 | Francoz | | |
| | 13 | Teufel | Id. | |
| | 14 | Vaincourt | | |

# EMPLACEMENT DES TROUPES[1]

## NOMS DES OFFICIERS

### 2e Bataillon.

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1795 | 1 | CHAPELLE | 597 | Sur le Rhin. | |
| | 2 | HAMM | | Id. | |
| | 3 | DESSALES | | Id. | |
| | 4 | CHAPUIS | | Id. | |
| | 5 | HENRI | | Id. | |
| | 6 | DARDENNE | | Id. | |
| | 7 | GALLAND | | Id. | |
| | 8 | COURET | | Id. | |
| Mai 1789 | 6<br>7<br>8 | | 121 hom. par compagnie. | A l'artillerie du parc de l'armée d'Helvétie, avec le général Masséna. | |
| | | DARDENNE, chef de bataillon. | | | |
| 1800 | 1 | CHAPELLE | | Armée d'Helvétie. | |
| | 2 | KIFFERT | | Armée d'Italie. | |
| | 3 | DESSALLES | | Montélimar et Valence. | |
| | 4 | CHAPUIS | | Lyon. | |
| | 5 | HENRI | | Armée d'Helvétie. | |
| | 6 | DARDENNE | | Aile gauche de l'armée du Rhin. | |
| | 7 | GALLAND | | Armée d'Helvétie. | |
| | 8 | LEFRANC | | Id. | |

DARDENNE, puis PONGE, chefs de bataillon.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1801 | 1 | CHAPELLE | Mayence. |
| | 2 | KIFFERT | Id. |
| | 3 | DESSALLES | Armée du Rhin. |
| | 4 | CHAPUIS | Id. |
| | 5 | HENRI | Mayence. |
| | 6 | DARDENNE | Id. |

PONGE, chef de bataillon.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1802 | 1 | GILLET | Strasbourg. |
| | 2 | KIFFERT | Turin. |
| | 3 | DESSALES | Strasbourg. |
| | 4 | CHAPUIS | Id. |
| | 5 | HENRI | Id. |
| | 6 | DUPONT | Tarente. |
| | 7 | GALLANT | Strasbourg. |
| | 8 | LEFRANC | Id. |
| 1803 | 1 | PERRIN | Strasbourg. |
| | 2 | LAMY | Id. |
| | 3 | PELEGRIN | Id. |
| | 4 | DERMIGNY | Id. |
| | 5 | LECLERC | Id. |
| | 6 | AUBRY | Id |
| | 7 | DUPPEROUX | Il |
| | 8 | | |

CHAPELLE, chef de bataillon.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1804 | 1 | PERRIN | Pavie. |
| | 2 | DUPERROUX | Id. |
| | 3 | LAMY | Id. |
| | 4 | CHANTRON | Id. |

(1) Voir Archives du ministère de la guerre.

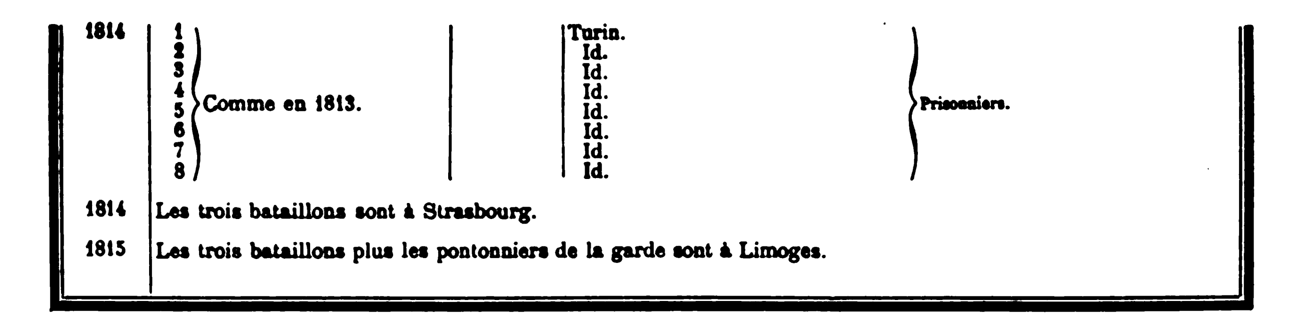
| DAT S. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1804 (*Suite*). | 5 | DERMIGNY | | Pavie. | |
| | 6 | LECLERC | | Id. | |
| | 7 | AUBRY | | Id. | |
| | 8 | WOLFFLUGEL | | Id. | |
| Août 1805 | 1 | PERRIN | | Plaisance et Pavie. | Campagne d'Italie, 1805. |
| | 2 | DUPERROUX | | Pavie et Turin. | |
| | 3 | LAMY | | Pavie et Plaisance. | |
| | 4 | CHANTRON | | Turin. | |
| | 5 | DERMIGNY | | Pavie et Plaisance. | |
| | 6 | LECLERC | | Pavie et Turin. | |
| | 7 | AUBRY | | Pavie et Plaisance. | |
| | 8 | WOLFFLUGEL | | Id. | |
| Janvier 1806 | 1 | PERRIN | | Armée d'Italie. | |
| | 2 | DUPERROUX | | Id. | |
| | 3 | LAMY | | Id. | |
| | 4 | CHANTRON | | Id. | |
| | 5 | DERMIGNY | | Turin. | |
| | 6 | LECLERC | | Id. | |
| | 7 | AUBRY | | Plaisance. | |
| | 8 | WOLFFLUGEL | | Id. | |
| Août 1806 | 1 | DERMIGNY | | Vérone, 8e corps. | |
| | 2 | AUBRY | | Armée de Naples. | |
| | 3 | LECLERC | | Id. | |
| | 4 | BOURGES | | Turin. | |
| | 5 | LAMY | | Armée de Naples, 8e corps. | |
| | 6 | PEYERIMKOFF | | Turin. | |
| | 7 | CHANTRON | | Armée de Naples, 8e corps. | |
| | 8 | [illegible] | | Turin. | |

[redacted]



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Février 1807 | 1 | Dermigny | | Turin. | |
| | 2 | Baillot | | Vérone. | |
| | 3 | Leclerc | | Id. | |
| | 4 | Bourges | | Turin. | |
| | 5 | Parisot | | Vérone. | |
| | 6 | Peyerimhoff | | Valenzo. | |
| | 7 | Chatron | | Colonelle armée de Naples. | |
| | 8 | Wolfflugel | | Vérone. | |
| | | **Chapelle, chef de bataillon.** | | | |
| Juin 1808 | 1 | Dermigny | | Varsovie. | |
| | 2 | Baillot | | Magdebourg. | |
| | 3 | Leclerc | | Berlin. | |
| | 4 | Bourges | | 8e corps. | |
| | 5 | Parisot | | Magdebourg. | |
| | 6 | Peyerimhoff | | Berlin. | |
| | 7 | Chatron | | Magdebourg. | |
| | 8 | Wolfflugel | | 3e corps. | |
| | Dépôt | | | Strasbourg. | |
| | | **Chapuis, chef de bataillon.** | | | |
| Octobre 1808 | 1 | Jacquemet | | Grande armée du Rhin. | |
| | 2 | Lelerc | | Valence, 27e division. | |
| | 3 | Baillot | | Perpignan, 7e corps, Espagne. | |
| | 4 | Peyerimhoff | | Borgo-Forte. | Puis armée d'Allemagne, camp. de 1809. |
| | 5 | Andrieux | | Vérone. | |
| | 6 | Wolfflugel | | Plaisance. | |
| | | **Chapuis, chef de bataillon (décembre 1808).** | | | |
| Juillet 1809 | 1 | Jacquemet | 116 | G. Arm., 2e corps, arm. d'Allemagne. | |
| | 2 | Leclerc | 87 | Turin, Armée d'Italie. | |
| | 3 | Baillot | 93 | 7e corps. Espagne. | |
| | 4 | Peyerimhoff | 107 | Armée d'Allemagne, puis grand parc à Borgo-Forte; arm. d'Italie. | 77 hommes valides, 16 à l'hôpital. |
| | 5 | Andrieux | 104 | | |
| | 6 | Volfflugel | 84 | Plaisance. | |
| | Dépôt | | 48 | Vérone et Borgo-Forte. | |
| | | | 710 | | |

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| Février et décembre 1810 | 1 | Gillet........ .... ..... | | Vérone et Turin, | |
| | 2 | Leclerc................ | | Id. | |
| | 4 | Pichon................. | | Vérone. | |
| | 5 | Andrieux.............. | | Vérone et Turin. | |
| | 3 | Bourges..... .......... | 72 | Espagne, 7e corps, armée de Catalogne (Bascara). | |
| | 6 | Wolfflugel........... | | Vérone et Plaisance. | |
| 1811 | 1 | Comme en 1810. | | Turin. | |
| | 2 | | | Plaisance. | |
| | 3 | | | Metz. | |
| | 4 | | | Turin. | |
| | 5 | | | Borgo-Forte. | |
| | 6 | | | Valenzo. | |
| | Dépôt | | | Turin. | |
| Mars 1812 | 1 | Gillet................. | 91 | Grande armée. | |
| | 2 | Gauthier.............. | 91 | Id. | Bérésina. |
| | 3 | Dormon............... | 60 | Metz, grande armée. | Id. |
| | 4 | Pichon................. | 98 | Id. | Id. |
| | 5 | Andrieux.............. | 89 | Id. | Id. |
| | 6 | Volfflugel........... | 85 | Turin. | |
| | | | 614 | | |
| 1313 | 1 | Lambert............... | | Turin. | |
| | 2 | Gauthier.............. | | Dautzig. | Prisonniers de guerre. |
| | 3 | Dormon................ | | Id. | |
| | 4 | Pichon................. | | Id. | |
| | 5 | Andrieux.............. | | Id. | |
| | 6 | Sommerinko........... | | Id. | |
| | Dépôt | N...................... | | Id. | |



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1814 | 1 | Comme en 1813. | | Turin. | Prisonniers. |
| | 2 | | | Id. | |
| | 3 | | | Id. | |
| | 4 | | | Id. | |
| | 5 | | | Id. | |
| | 6 | | | Id. | |
| | 7 | | | Id. | |
| | 8 | | | Id. | |
| 1814 | Les trois bataillons sont à Strasbourg. | | | | |
| 1815 | Les trois bataillons plus les pontonniers de la garde sont à Limoges. | | | | |

# EMPLACEMENT DES TROUPES

## NOMS DES OFFICIERS

### 3e Bataillon.

| DATES. | NUMÉROS des compagnies. | NOMS DES CAPITAINES COMMANDANTS. | EFFECTIF. | EMPLACEMENTS. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| Le 3e bataillon de 1810 était commandé par PONGE et se trouvait en Cisalpine, an X (1801). | | | | | |
| DESSALES, chef de bataillon. | | | | | |
| Juin 1813 | 1 | ABADIE | | Erfurth. | |
| | 2 | CONSEIL | | Dresde. | |
| | 3 | CONHINE | | Hambourg. | |
| | 4 | TIBAUD | | Dresde, grande armée. | |
| | 5 | LECOUPÉ | | Id. | |
| | 6 | LAFOND | | Id. | |
| | Dépôt | CANDEAU | | Mayence. | |
| Août 1813 | 1 | ABADIE | 139 | Erfurth. | En retraite sur le Rhin. |
| | 2 | CONSEIL | 138 | Dresde. | |
| | 3 | CONHINE | 138 | Parc de Hambourg. | |
| | 4 | TIBAUD | 129 | Torgau. | |
| | 5 | LECOUPÉ | 133 | Dresde (grande armée). | |
| | 6 | LAFOND | 140 | Mayence. | |
| | | | 817 | | |
| Sept. 1813 | 1 | ABADIE | | Erfurth. | |
| | 2 | DEBACQ | | Dresde. | |
| | 3 | CONHINE | | Hambourg. | |
| | 4 | TIBAUD | | Dresde. | |
| | 5 | LECOUPÉ | | Id. | |
| | 6 | LAFOND | | Id. | |
| | Dépôt | CANDEAU | | Mayence. | |

## LÉGIONNAIRES DE DROIT ET ACTIONS D'ÉCLAT

C'est en vertu de l'article 87 de la constitution que fut rendue la loi du 29 floréal an X, qui décréta la création de la Légion d'honneur pour récompenser les services, les vertus, les talents distingués, les actions d'éclat de toute nature sans signes extérieurs d'abord, ce n'est que le 11 juillet 1804 que la décoration, décrétée par Napoléon Ier, consistait en une croix d'or ou d'argent, suivant le grade. Six mois plus tard, un nouveau décret constituait la grande décoration de la Légion d'honneur.

Les nominations faites à cette époque (1er vendémiaire an XII) faisaient *légionnaires de droit* les militaires à qui la Convention d'abord, le Directoire ensuite, avaient décerné des armes d'honneur.

### Légionnaires de droit (1)

**1795.**

Au passage du Rhin par Jourdan, le pontonnier Mourgues se distingua particulièrement.

Voyant un pont volant sous le feu du fort de la rive droite du Rhin, privé de gouvernail et en danger d'être pris par l'ennemi, Mourgues se ceignit le corps avec le bout d'une ligne, se jeta à l'eau à la nage et, malgré le feu de l'ennemi et la grande rapidité du fleuve, arriva au pont, et amarra le cordage qui devait aider à le ramener à la rive.

Deux fois encore Mourgues renouvela ce trait de bravoure pour lequel il mérita un don patriotique de 2,500 francs qui avait été offert par un négociant de Bordeaux pour le soldat de l'armée de Sambre-et-Meuse qui ferait la plus belle action. Mourgues l'emporta sur le grand nombre des braves qui pouvaient lui disputer

---

(1) Voir *Fastes de la Légion d'honneur*.

cette récompense. Il la reçut des mains du général en chef en présence de l'armée rassemblée. Le général le fit placer à sa droite lorsque l'armée défila. Il eut le même honneur dans le repas donné à cette ccasion.

A la suite du passage du Rhin à Reichlingen, le général DEDON optint deux fusils d'honneur pour chacun de ses bataillons.

1789.

La 1re compagnie du bataillon d'Italie prit une part active au siège de Saint-Jean-d'Acre. Bonaparte, tenant beaucoup à connaître l'armement d'une chaloupe canonnière anglaise qui avait échoué près du port et à la faire mettre hors de service, ordonna d'en faire faire la reconnaissance par des hommes de bonne volonté.

Cette chaloupe canonnière ennemie était protégée par les feux de nombreuses batteries que Djezard-Pacha avait fait établir sur ce point.

L'opération demandait des hommes d'un courage éprouvé et intelligent.

Cinq pontonniers, dont on regrette de ne pas savoir les noms, se présentèrent et furent agréés par le capitaine LECLERC. Une première tentative fut faite la nuit, mais d'une manière imparfaite.

Elle fut reprise le lendemain, à la nage et en plein jour, malgré la mitraille ennemie.

La chaloupe fut mise hors de service, mais l'obusier dont elle était armée, ne pouvant pas être enlevé par les cinq pontonniers, fut jeté à la mer. (1)

1800.

En 1800, au passage de Reichlingen, le caporal KARRIK, à peine guéri d'une blessure au genou reçue à la construction d'un pont sur la Reuss, s'élança sur un des premiers bateaux jetés dans le fleuve en criant : « En avant ! en avant ! » activa et encouragea par son exemple l'embarquement de l'infanterie, continua à travailler

(1) *Essai historique sur les ponts de Born.*

avec activité au passage des troupes jusqu'à l'arrivée des équipages de ponts et revint prendre les fonctions qui lui avaient été assignées.

Il reçut, à titre de récompense nationale, un brevet d'honneur et une grenade en or.

1798.

Zabern, sergent au 1er pontonniers ; sa bravoure éclatante pendant une partie des guerres de la Révolution, notamment aux armées d'Helvétie et du Rhin, de 1798 à 1801, lui mérita, le 6 frimaire an XI, une grenade en or.

Ce brave sous-officier allait être proposé pour l'avancement lorsqu'il mourut en 1806.

1799.

Sapin, soldat au 1er bataillon de pontonniers, fit les campagnes de 1799 à 1800 auxquelles il assista, en montrant constamment du sang-froid et de la présence d'esprit.

Le Premier Consul lui décerna, le 6 frimaire an XI, une grenade d'honneur.

Sapin fit la campagne de l'Empire des ans XIV, 1806, 1807 et servit à la grande armée de 1809 et 1810; il partit en 1811 comme caporal dans le régiment de Walcheren devenu 131e de ligne.

1799.

Dupuis (Germain), sergent au 2e bataillon, se signala par son habileté et son courage pendant les campagnes des armées du Rhin et d'Helvétie ; il reçut, le 27 frimaire an XI, une grenade d'honneur.

1800.

Reynaud, nommé capitaine sur le champ de bataille (17 vendémiaire an VIII), par le général en chef de la République batave.

Deloche, sergent au 2e bataillon de pontonniers. — Sa conduite distinguée au passage du Pô, le 17 prairial an XI, lui mérita, le 27 frimaire an XIII, une médaille d'honneur.

Il était resté exposé pendant deux heures au feu de l'ennemi, et

n'avait cessé par son exemple d'encourager les travaux des pontonniers chargés de préparer les moyens de passage des troupes.

GERBAULT, sergent au 2e bataillon de pontonniers, entra au service en 1793 et fit toutes les guerres jusqu'en 1801.

Le Premier Consul lui décerna, le 27 frimaire an XI, à titre de récompense nationale, une grenade d'honneur.

1800.

ADAM. — Arrêté du Premier Consul du 12 floréal an VIII, qui confirme le sergent ADAM dans le grade de lieutenant conféré par le général Masséna, pour s'être distingué au passage de la Limat.

CHAPELLE. — Arrêté du 19 vendémiaire an IX, qui confirme le capitaine CHAPELLE, capitaine commandant la 1re compagnie du 2e bataillon, dans le grade de chef de bataillon conféré par le général Moreau, commandant en chef de l'armée du Rhin, en considération de sa bravoure et des services qu'il a rendus à la République depuis l'ouverture de la campagne, notamment au dernier passage du Rhin.

1801.

MANOT. — Même confirmation pour cet officier, à la même date, dans le grade de capitaine conféré par le général Moreau, le 10 thermidor an IX, en considération de la conduite distinguée qu'il a tenu dans toutes les affaires qui ont eu lieu à l'armée du Rhin, depuis l'ouverture de la campagne.

NOTA. — Ces actions d'éclat ont été recherchées dans les *Fastes de la Légion d'honneur* qu'il a fallu feuilleter feuille par feuille, pour y chercher ce qu'il y y avait de relatif aux pontonniers; mais le nombre des légionnaires est si grand que beaucoup de noms ont dû échapper et, par suite, beaucoup d'actions d'éclat ne sont pas relatées.

[redacted]



## Actions d'éclat (1).

### 1809.

Le 6 août 1809, le maréchal Soult se trouvait sur la rive droite du Tage.

Les Espagnols bordaient la rive gauche et défendaient le passage du pont d'Arzobispo. Le maréchal était décidé à l'attaque, mais, désirant éviter des pertes de temps en voulant forcer le passage du pont, il ordonna à deux pontonniers nageurs de sonder le Tage pour reconnaître s'il n'y avait pas quelque gué praticable ; les pontonniers furent assez heureux pour trouver un gué bon pour la cavalerie et l'infanterie, quoique un peu profond.

Le passage s'effectua avec succès et, à l'issue de cette bataille, les noms des pontonniers Ude, Jacob et Derde furent portés au rapport pour avoir sondé le gué sous le feu de l'ennemi.

### 1834.

A la suite de l'incendie du village de Labergement, en avril 1835 (le bataillon étant à Auxonne), près de 40 sous-officiers et pontonniers ont été mis à l'ordre du jour de la 18e division militaire et une médaille d'honneur a été donnée à M. le lieutenant Pouillard, de la 2e compagnie, au sergent-major Heisle, de la 5e, et au maître-ouvrier Claire de la 7e.

### 1838.

En Algérie, au mois d'avril 1838, le Mazofran ayant grossi, on fut obligé de replier le pont dans la nuit du 22 au 23 avril.

Dans la journée du 22, au moment où le torrent impétueux rendait le passage dangereux, le maître-ouvrier Legall traversa quatre fois la rivière à la nage pour porter des lettres et pour tendre un cordage d'une rive à l'autre.

---

(1) Voir Journal de marches du régiment.

Pendant cette expédition, les pontonniers prirent part, d'une façon effective, à l'attaque d'un mamelon défendu par des Kabyles.

Ils rentrèrent à Alger le 17 octobre suivant, ayant à déplorer la perte du lieutenant LORENTZ, mort à l'hopital du Dey.

1855 (18 juillet).

KŒHLER, pontonnier a fait partie d'un détachement de volontaires qui, en Crimée, encloua des pièces dans le bastion central.

Ce pontonnier, maintenant concierge à l'arsenal d'Avignon, fut incorporé au 15ᵉ régiment d'artillerie-pontonniers le 14 octobre 1847, a fait partie de l'armée des Alpes et comme tel était à Lyon au moment de l'insurrection de 1848 ; il fit partie d'un détachement qui gardait 1,300 émeutiers dans le fort de la Vitriolerie, en 1852, gagna le 1ᵉʳ prix de navigation sur le Rhin devant le prince Napoléon qui lui fit cadeau d'une montre à cette occasion. En 1854, était en Crimée avec la 11ᵉ compagnie ; blessé à la tête devant Sébastopol et fractures à la jambe droite par suite de l'explosion d'une bombe dans sa batterie.

Sa blessure ne s'est guérie que sur la route parcourue par étapes de Toulouse à Strasbourg.

1856. En Afrique, campagne de Kabylie avec le capitaine MARULAZ.

1859. Campagne d'Italie avec la 10ᵉ compagnie.

1860. En Afrique.

1866. Rentré en France.

1870. Au siège de Strasbourg, commandait, comme maître ouvrier, une batterie de 3 pièces en dehors la porte des Pêcheurs.

Est resté huit mois et six jours en captivité à la portion de 0,15 par jour.

Ce vieux serviteur a reçu la médaille militaire le 22 décembre 1866.

1855 (14 septembre).

Michaud, maréchal des logis, s'est distingué à l'attaque de gauche de Sébastopol, en entrant un des premiers dans le bastion central, où il a encloué 15 pièces. A reçu la décoration d'honneur à la suite de cette action d'éclat.

1855 (8 septembre).

Le maréchal des logis Droalus, tué d'une balle au front en escaladant, comme chef d'un détachement d'encloueurs, l'épaulement d'une batterie ennemie pour aller remplir le but de sa mission.

1856 (23 juin).

Steiner, maréchal des logis.— Une médaille d'or lui a été accordée par le général en chef de l'armée d'Orient, pour s'être fait remarquer en Crimée, à l'assaut du 8 septembre 1855 et au siège de Kinburn.

1860.

Pendant la campagne de Chine, au combat de Chiau-Kia-Van, le fourrier Bedell, avec un détachement de 13 hommes, fit enfoncer les portes d'une pagode pour débusquer les tirailleurs chinois qui tiraient sur la colonne lorsqu'elle passa près de cette maison. 5 Tartares furent tués, 6 blessés et 16 faits prisonniers.

Le fourrier, blessé d'un coup de sabre à la main, fut cité à l'ordre de l'armée, ainsi que le maitre-ouvrier Durrieu.

1861.

Lelarge, maréchal des logis en Algérie, rentrant d'Orléansville avec un détachement de 10 pontonniers, a été mis à l'ordre du jour pour l'énergie dont il a fait preuve quand, entouré d'une population hostile et menaçante, il a su, par son sang-froid et sa fermeté, faire face à la situation et ramener en bon ordre son détachement à sa destination.

[redacted]



1859 (4 juin).

Le maréchal des logis Kittel et plusieurs pontonniers, étant à l'armée d'Italie de 1856, ont sauvé, au péril de leur vie, 11 militaires qui, entraînés par le courant du Mincio, allaient inévitablement se noyer.

Tous ont été mis à l'ordre du jour et cet ordre a été lu à l'appel, dans toutes les batteries d'artillerie de l'armée.

1863 (12 avril).

Poirot, 2e pontonnier, a été mis à l'ordre du jour de l'armée du Mexique pour avoir continué de pointer au milieu des balles à l'attaque du 3 avril au siège de Puebla.

Cet homme a été tué par un éclat d'obus à Strasbourg, le 2 septembre 1870.

Amann, maréchal des logis, a été nommé chevalier de la Légion d'honneur, à l'expédition du Mexique, pour s'être fait remarquer par son courage et son intrépidité à l'attaque du 19 avril 1863, au siège de Puebla.

1870.

En 1870, au siège de Strasbourg, le pontonnier Renard se signala par son sang-froid et son courage, en abattant à coups de hache des supports télégraphiques, sous une grêle de projectiles.

1871.

Maguetti, 1er pontonnier, étant prisonnier et renfermé à Ratebor, s'est évadé; est rentré en France après avoir été obligé de se battre et de tuer 4 douaniers qui l'avaient repris.

1871.

Klein, maréchal des logis chef, Maire, Thomas et Nikel, maîtres-ouvriers, s'évadèrent de Cassel où ils étaient détenus prisonniers; mais ils furent repris et durent subir la peine de trente jours de cellule.

1871.

Butz, adjudant, et Celler, brigadier, s'évadèrent de Coblentz déguisés en mariniers allemands; ne purent rentrer en France qu'après mille dangers, leur fuite ayant été dénoncée.

1871.

Merle, adjudant, s'évada de Strasbourg à l'issue du siège, aida à la formation d'ambulances à Lyon et fut nommé capitaine pendant la guerre (remis adjudant à la revision des grades).

1884 (27 avril).

Lacroix, sous-chef constructeur, mis à l'ordre du jour du corps expéditionnaire du Tonkin pour n'avoir cessé de déployer, pendant la durée des opérations, un courage et une activité au dessus de tout éloge.

Il avait reçu des félicitations pour avoir sauvé un brigadier qui se noyait, pendant la nuit, dans le canal des Rapides, et fut blessé au combat de Hoa-Moc en faisant partie d'une colonne d'assaut.

1886 (9 décembre).

Mortamais, faisant partie d'une escorte ayant pour mission la délimitation des frontières, n'a cessé de rester debout sur la jonque chargée d'officiers qu'il était chargé de diriger, au moment où l'escorte fut attaquée par les Chinois, et cela sous un feu meurtrier.

Il faudrait encore écrire de longues pages pour décrire tous les actes de courage et de dévouement accomplis par les pontonniers, au péril de leur vie, en sauvant de mort certaine les infortunés tombés dans les cours d'eau, soit dans le cours des campagnes, soit en temps de paix, et tous les actes de probité relatés en grand nombre sur le Journal de marches du régiment.

[redacted]



# LISTE NOMINATIVE

## DES LÉGIONNAIRES, DES DÉCORÉS ET DES MÉDAILLÉS

### LÉGION D'HONNEUR

*Commandeurs.*

1851

MM.

Bohn, colonel.

1856

Mathieu, colonel.

1869

Fiévet, colonel.

1877

MM.

De Rollepot, colonel.

1885

Philipari, colonel.

*Officiers.*

1804

MM.

Eblé.
Dedon.
Tirlet.
Heckmann.
Andréossy.

1812

Leclerc, major.

1813

Préau, lieutenant-colonel.

1814

Braun, chef de bataillon.

1822

Etchegoyen, lieutenant-colonel.
Lyautey, chef de bataillon.

1831

Leschenc, lieutenant-colonel.
Payant, commandant.
Lieffroy, commandant.

1832

Jeannest Lanoue, lieutenant-colonel.

1833

MM.

Admyrault, lieutenant-colonel.

1837

Payant, lieutenant-colonel

1840

Dubarry de Lesquer, lieutenant-colonel.

1841

Drieu, colonel.

1842

Debooz, lieutenant-colonel.
Hervé, chef de bataillon.

1844

Haillot, chef de bataillon.

1845

Château de Vercy, capitaine commandant.

1846

Marty, lieutenant-colonel.

1847

MM.

Lamy, colonel.

1850

Bohn, colonel.
Jardelle, chef d'escadron.

1853

Pradel, colonel.
Parin, lieutenant-colonel.
Janesson, capitaine.

1855

Mathieu, colonel.
Beurrier, lieutenant-major.

1856

De Berkheim, lieutenant-colonel.
Hugenet, chef d'escadron.

1857

Lefrançois, colonel.

1859

Baduel, chef d'escadron.
Schnéegans, capitaine.
Guevel, capitaine.

1860

Baudoin, lieutenant-colonel.

1861

Protche, chef d'escadron.

1862

De Rollepot, chef d'escadron.
Ploton, capitaine en 1er.

1863

Fiévet, colonel.
Chelcher, capitaine en 1er.

1866

Marion, lieutenant-colonel.
Fèvre, chef d'escadron.

1867

MM.

Thirion, major.

1868

Carré, chef d'escadron.

1869

Bergeré, lieutenant-colonel

1871

Massenet, colonel.
Lanet, colonel.
Boudot, colonel.

1873

Philiparie, chef d'escadron.
Hurstel, chef d'escadron.
Chardini, capitaine.
Grissey, capitaine.

1874

Tessier, lieutenant-colonel.

1875

Raffau, chef d'escadron.

1876

Nusbaum, lieutenant-colonel.

1877

Serraz, chef d'escadron.

1878

Belin, colonel.
Bayol, médecin-major.

1885

Cahous, colonel.
Bouvier, chef d'escadron.

1886

Fichaud, chef d'escadron.

1888

Kelle, chef d'escadron.

## *Chevaliers.*

1801

MM.

Eblé, général.
Dedon, général.
Tirlet, général.
Hechmann, chef de bataillon.
Bouchu, chef de bataillon.
Braun, adjudant-major.
Gillet, capitaine.
Dessalles, capitaine.
Zabern, capitaine.

MM.

Leclerc, capitaine en 1er.
Buch, lieutenant en 1er.

*2e bataillon.*

Ponge, chef de bataillon.
Bonnardel, capitaine en 1er.

1807

Grasser, lieutenant.

[redacted]



1820

MM.

Dockeinheim, major.
Dorimon, capitaine.
Adam, capitaine.
Rosselin, capitaine.
Radet, capitaine.
Drieu, capitaine.
Devaux, capitaine.

1821

Payan, capitaine.

1823

Hoffel, sergent.
Budel, sergent.
Jobard, sergent.

Espagne, 1823.

Jacob, sergent.
Gerardin, sergent.
Gautschi, sergent.
Karcher, caporal.

1826

Delafournière, capitaine.
Desforges, Saint-Cyr.
Vasseur, lieutenant.

1827

Lacaze, chef d'escadron.
Lambert, capitaine.
Pradelle, capitaine.

1828

Espagne, 1813.

Deslacq, capitaine.
Rolland de Caragnol, capitaine.

1830

Ritter, lieutenant.

1831

Jeannest Lanoue, chef de bataillon.
Bresset, capitaine.
Labatie, capitaine.
Lejeune, capitaine.
Vivier de la Chaize, capitaine.
Chinino, capitaine.
Barral, capitaine.
Honeau, capitaine.
Haillot, colonel.

(Des mains du roi Louis-Philipe).

Beckmon, lieutenant.
Poirot, capitaine.
Karcher, sergent.
Croquelin, sergent.
Rederoff, sergent.
Bequemont, lieutenant.

1832

MM.

Saignelet, capitaine.
Devillier, capitaine.
Daurelle, capitaine.
Aucher, médecin aide-major.

1833

Dauriac, capitaine (des mains du duc d'Orléans.)
Hoffert, capitaine en 1er.
Fabian, id.
Tinchant, id.
Bach, capitaine en 2e.
Combes, capitaine en 2e.

1834

Michel, lieutenant en 1er.

1835

Edmont, capitaine.
Gibert, capitaine.
Jarime, aide-major.

1836

Bourrier, lieutenant en 1er.

1837

Granet, capitaine en 1er.
Mathieu, capitaine en 1er.

1838

Tournier, chef de bataillon.
Lambert, major.
Madelaine, capitaine.
Soumilliard, lieutenant en 1er.
Cousin, id.

1839

Hervé, chef de bataillon.
Matel, capitaine en 1er.
Menard, id.
Recourdon, id.
Captain, id.
Meignard, id.
Beuret, id.

1840

Schneider, chef de bataillon.
Schewest, capitaine commandant.
Bouvier, id.
Morel, capitaine en 1er.
Bosquet, capitaine en 1er.

1842

Leborue, capitaine commandant.
Corvaissier, capitaine commandant.

1844

Eckor, lieutenant en 1er.

1845

MM.

Elias, chef de bataillon.
Saucerey, médecin-major.
Cassanes, officier d'habillement.
Carpentier.

1846

Marion, capitaine commandant.
Chausson, id.
Blondeau, id.
Huder, id.
Faber, capitaine en 1er.

1847

Huguenet, capitaine commandant.
Viader, id.
Dyrion, capitaine en 1er.

1848

Didier, capitaine en 2e.
Lix, id.
Grimard, id.
Gillard, lieutenant en 1er.
Montaing, lieutenant en 1er.
Hoffero, caporal.

1849

Legaudin, chef de bataillon.
Jardiller, id.
Jacquemet, capitaine.
Rayon, capitaine.
Roussard, sergent.

1850

Villar, chef de bataillon.
Garnerin, chef de bataillon.
Lebrun, capitaine
Cautrel, capitaine.
Rossin, chef de bataillon.
Remy, médecin aide-major.
Signoret. sergent-major.
Rietti, sergent.

1851

Rinsignon, capitaine.
Huder, id.
Abry. id.
Marulat, id.
Payen, chef major.
Marcon, capitaine en 1er.
Henry, capitaine en 1er.
Rahuel, sergent.

1852

Montaigu, capitaine.
Wolfert, capitaine.
Salles, lieutenant.
Laurent, sergent.
Dufour, caporal.

1853

MM.

Dedon, chef de bataillon.
Meugeot, chef de bataillon.
Boigeol, capitaine.
Coussin, sergent.
Nicolas, 1er pontonnier.
Beurier, major.

1854

Caffo, dit Gaffe, chef d'escadron.
Lucas, chef d'escadron.
Pochet, id.
Bertin, capitaine.
Guevel, capitaine.
Mathieu, capitaine.
Schnéegans, capitaine.
Hartzfell, capitaine.
Renaud, lieutenant en 1er.
Teucogne, lieutenant en 1er.
Brouet, sous-lieutenant.
Chevalet, sous-lieutenant.
Piochet, maréchal des logis.
Michaux, maréchal des logis.
Carré, 1er pontonnier.

1855

Laborn, lieutenant-colonel.
Allouveau de Réal, chef d'escadron.
Aussonac, médecin-major.
Borgeol, capitaine.
De Boulancourt, capitaine.
Brulé, capitaine.
Magenot, capitaine.
Donzelle, lieutenant.

1856

Aavon, médecin-major.
Duchaine, capitaine en 1er.
Rapp, capitaine en 2e.
Logerot, capitaine en 2e.
Bellot, id.
Mortch, id.
Grandmane, id.
Varnesson, id.
Emilien, brigadier.

1857

Ulric, major.
Jeuffrain, capitaine.

1858

Serrant, chef d'escadron.
Fouleux, capitaine en 2e.
Bury, lieutenant en 1er.
Boissonade, lieutenant en 1er.
Lembleri, maréchal des logis.

1859

Rossin, capitaine en 1er.
Jung, capitaine en 1er.

MM.
Martin, capitaine en 2e.
De Bourdeau-Daudefos, médecin-major.
Davonay, capitaine en 1er.
Simon, id.
Sods, id.
Venot, id.
Demos, id.
Faivre, id.
Zemblin, maréchal des logis.

1860

Luxer, chef d'escadron.
Plain, capitaine commandant.
Brettard, capitaine en 2e.
Demais, capitaine en 2e.
Ploton. capitaine en 2e.
De Berton, capitaine en 2e.

1861

Jag, capitaine commandant.
Gardelle, capitaine en 2e.
Lévie, médecin aide-major.

1862

Desadebat, capitaine.
Thurion, major.
Louis, capitaine en 1er.
Via, capitaine en 2e.
Corindet, capitaine en 2e.
Heimann, capitaine en 2e.
Clairac, lieutenant en 2e.
Charin, lieutenant en 2e.

1863

Carre, chef d'escadron.
Léonard, capitaine en 1er.
Tamissier, médecin aide-major.
Cahous, capitaine en 1er.
Hurstel, capitaine en 1er.
Maurou, capitaine en 2e.
Bougues, lieutenant en 1er.
Saint-Huart, capitaine en 1er.
Aron, lieutenant en 2e.
Tourbillon, maréchal des logis.
Armann, maréchal des logis.

1864

Difortin, chef d'escadron.
Voillard, chef d'escadron.
Euller, trésorier.
Martin, médecin-major de 1re classe.
Millot, médecin-major de 2e classe.
Chastang, capitaine en 1er.
Vincenot, id.
Allard, id.
Clouzard, id.

1865

MM.
De Carmejane, capitaine.
Grisey, capitaine en 1er.
Schatzemberger, médecin aide-major.
Malfroy, capitaine en 2e.
Courties, lieutenant en 1er.

1866

Muller, médecin-major de 1re classe.
Nusbaum, capitaine en 1er.
Kelle, lieutenant en 1er.
Granier, lieutenant en 1er.

1867

Toumas, chef d'escadron.
Bergère, id.
Gaillard, capitaine d'habillement.
Mortet, capitaine en 1er.

1868

Courné de Boblaye, major.
Pepin, capitaine en 1er.
Deschamps, capitaine en 1er.
Serray, capitaine en 1er,
Denis dit Larroque, capitaine en 1er.
Epp, capitaine en 2e.
Vachier, capitaine en 2e.

1869

Chaulet d'Outremont, capitaine en 1er.
Jacobi, capitaine en 1er.
Chanbellant, capitaine en 1er.
Bazaine, lieutenant en 1er.
Grené, capitaine en 1er.
Gibault, capitaine en 1er.

1870

Gastine J.-J., capitaine commandant.
Kessler, capitaine commandant.
Chevalier D. C., capitaine en 2e.
Tul, capitaine en 2e.
Klein, capitaine en 2e.
Patillon, capitaine en 1er.
Lacipière, médecin-major de 2e classe.
Hopp, maréchal des logis.
Chappellier, capitaine en 1er.
Marnet, adjudant.

1871

Aveline, capitaine en 1er.
Gauthier P. A., capitaine en 1er.
Louchet, capitaine en 1er.
Clément, lieutenant en 1er.
Dumont, capitaine commandant.
Delahaye, capitaine commandant.
Boudreaux, capitaine en 1er.
Gastal, sous-lieutenant.
Rouellon, capitaine commandant.

1872

MM.

Saint-Remy, capitaine.

1873

Guillet, major.
Saint-Marc, capitaine.
Gazman, id.
Deker, id.
Bedelle, capitaine en 2e.
Bagnols, médecin-major de 2e classe.

1874

Gros, lieutenant en 2e.

1875

Sorbière, vétérinaire.
Tellie, chef de magasin.
Ollier de Vergèce, médecin-major.

1876

Brice, capitaine.

1880

Du Poulpiquet, capitaine en 1er.
Algauer, capitaine en 2e.
Celle, capitaine commandant.

1881

MM.

Guerrier, capitaine commandant.

1882

Troussu, capitaine trésorier.

1883

Teufel, capitaine commandant.
Pinet, capitaine commandant.

1884

Micaelli, capitaine commandant.
Arnould, capitaine commandant.

1885

Banceron, capitaine commandant.
Dumont, capitaine.
Lacroix, adjudant.
Remuzat, lieutenant.
Schnnering, adjudant.

1886

Noblet, capitaine.

## MÉDAILLES MILITAIRES

1852

MM.

Morin, sergent-major.
Cousin, sergent.
Nolat, id.
Pastre, id.
Calide, id.
Lafite, id.
Gaudieu, (Chine).
Bedell, id.
Dufour, caporal.
Rochard.
Mercerot.
Peter.
Gackel, maître-ouvrier.
Selavalde, (Chine).
Darien, id.
Gaillot, id.
Carré, pontonnier.
Imbs, id.
Bieckel, id.
Hermann id.

1853

Ladrée, sergent.
Brisson, id.
Kirsch, id.
Pouret, maître-ouvrier.

1854

MM.

Corot, maréchal des logis chef.
Plarr, id.
Rabier, maréchal des logis.
Lefebre, pontonnier.
Morand, id.
Fiévet, id.

1854

Souville.
Branger.

1855.

Rigenseim, maréchal des logis.
Dronlin, id.
Mathieu, id.
Lefèbre, id.
Skael, id.
Ragot, id.
Fescher, id.
Jacquin, brigadier.
Seugel, maître-ouvrier.
Farner, id.
Armann, id.
Mathieu, pontonnier.
Diebolt, id.
Garcon, id.
Deesbess, id.

[redacted]



MM.
Pelletier, maréchal des logis chef.
Roque, pontonnier.
Bobé. adjudant.
Quelny, chef.

1856

Vardon, adjudant,
Coguier, chef armurier.
Decamp, maréchal des logis.
Delorieu, maître-ouvrier.
Scheffer, 2e pontonnier.
Huniez, sous-lieutenant.

1857

Boissonade, sous-lieutenant.

1859

Klein, maréchal des logis.
Noblet, brigadier.
Albert, adjudant.
Charpentier, maréchal des logis chef.
Mortier.
Vial.
Bedell.
Ville, maréchal des logis.
Husser, id.
Reve, id.
Royen, id.
Besançon, id.
Aubenque, id.
Tillet, id.
Dufour, brigadier.
Graff, pontonnier.
Thery, id.
Laguevie, id.
Dernugier, id.
Pelotz, id.
Schalle, id.

17 médailles du Mexique.

1865

Klein, maréchal des logis.
Noblet, id.
Lespérance, maréchal des logis chef.

1866

MM.
Koeler, maître-ouvrier.

1867

Arnould, maréchal des logis chef.

1868

Thomas, chef de musique.

1871

Rousselot, adjudant.

1873

Gross, lieutenant en 2e.
Lebard, sous-lieutenant.
Rouillon, lieutenant en 2e.
Gastal, sous-lieutenant.
Theaux, id.

1875

Seibert, lieutenant.

1877

Schneering, adjudant.
Chevalier, capitaine en 2e.

1884

Cronier, 2e pontonnier.

1885

Meunier, adjudant (Tonkin).
Cochelin, id. id.
Dubernet, 1er pontonnier.

1886

Gélinard, 2e pontonnier.
Gravet, chef armurier.
Ott, maître-bottier.

1887

Mortamais, 1er pontonnier.
Gauthier, maréchal des logis chef.

## MÉDAILLES D'HONNEUR

1828.

MM.
Roellier. M.O.

1829.

Laval, sergent.

1835.

Maugin, sergent.
Rouellaire, lieut.

MM.
Heisle, sergent-major.
Claire, maître-ouvrier.

1841.

Biermont, sergent.
Estofert, id.
Gazet, pontonnier.

1848.

Chapentier, 2e pontonnier.

MM.
Pilatre, maître-ouvrier.
Lehnner, 1er pontonnier.
Droillin, caporal.

1849.

Broquin, 2e pontonnier.
Brizard, id.
Collin, id.

1852.

Turat, sergent.

1853.

Guignard, sergent.
Souchon, id.
Monnat, 1er pontonnier.
Lempereur, maître-ouvrier.

1854.

Raillère, 2e pontonnier.
Demelque, id.
Jolly, id.

1855.

Vernot, maître-ouvrier.
Vourty, 1er pontonnier.

1875.

MM.
Gibert, 2e pontonnier.

1875.

Bouniol, maréchal des logis.

1882.

Malfroid, adjudant.
Demange, maréchal des logis.

1886.

Barral, maître-ouvrier.
Abad, brigadier,

1887.

Salignon, maréchal des logis.
Butz, id.
Vaudelin, 1er pontonnier.
Pruzot, id

1888.

Salignan, maréchal des logis.
Bompart, 2e pontonnier.
Bresson, id.
Lombard, id.

## *Chevaliers de l'ordre royal de Saint Louis.*

1815

MM.
Dedon.

1820

Préau, lieutenant-colonel.
Leclerc, major.
Dorimon, capitaine en 1er.
Adam, id.
Lieffroy, id.

1821

Braun, major.

1822

Etchegoyen, lieutenant-colonel.

1823

MM.
Badet, capitaine.
Jobard, id.

1824

Desbacq, capitaine.

1826

Drieu, chef d'escadron.

1827

Hoffer, capitaine.

1830

Labatie, capitaine.
Devillers, id.
Lejeune. id.

## *Chevaliers de l'ordre du Mérite militaire.*

1813
M. Heckman, chef de bataillon.

1818
M. Braun, chef de bataillon.

## *Chevaliers de l'ordre du Lion de Bavière et chevaliers de l'ordre royal de Wesphalie.*

M. Eblé, général,

M. Eblé, général.

[redacted]



# MÉDAILLÉS ET DÉCORÉS D'ORDRES ÉTRANGERS

## DÉCORATIONS ÉTRANGÈRES

*Croix de San-Fernando.*

1813

Liautey, lieutenant-colonel.

*Chevaliers de l'Ordre de Pie IX de 2e classe.*

1850

Blondeau, capitaine-commandant.

Siège de Rome.

118 médailles ont été distribuées aux sous-officiers et pontonniers de la 7e compagnie qui ont fait le siège de Rome.

*Médaille du roi de Sardaigne.*

1854-1855

Crimée.

Lefrançois, colonel.
Marcou, capitaine.
Guevel. id.
Schnéegans, id.
Peletier, maréchal des logis.

*Ordre du Lyon de Laechringen. Grand duché de Bade.*

1854, Inondation du Rhin.

Pradal, colonel.
Huguenet, capitaine.
Hude, id.

1859

69 médailles militaires de Sardaigne ont été distribuées aux différents officiers, sous-officiers et soldats pontonniers qui ont pris part à la campagne d'Italie.

*Chevaliers de l'Ordre de Saint-Lazare.*

Italie 1859

Abry, capitaine.

*Chevaliers de l'Ordre de Savoie.*

Italie 1859

Cornudet, capitaine.
Renault, id.

*Ordre impérial de la Guadeloupe.*

Mexique 1863

Courties, capitaine.
Armann, maréchal des logis.

*Ordre du Medjidié de 5e classe.*

1855

Maginot, capitaine en 1er.
Lefebre, maréchal des logis.
Schnéegans, capitaine en 2e.
Rapp, lieutenant.
Servy, brigadier.

## INONDATIONS (1)

Parmi les services rendus par les pontonniers, il n'en est pas de plus glorieux que le concours dévoué, énergique, qu'ils apportent lors des débordements de fleuves.

En 1851, une crue considérable du Rhin envahit tout le pays. Depuis le commencement jusqu'à la fin de l'inondation, du 18 au 22 septembre, les pontonniers ont fait preuve de courage et de dévouement dans leur service périlleux et difficile ; leur conduite a toujours été au dessus de tout éloge, et partout ils ont montré autant d'intelligence que d'intrépidité.

Trois décorations de l'ordre du ***Lion de Zaëchringen*** ont été conférées à trois officiers du régiment par le grand duc de Bade à la suite de ces événements, pour le zèle et le dévouement apportés par eux dans les travaux exécutés pour rétablir la communication de la rive française à la rive badoise.

Au mois de septembre 1865, pendant l'expédition du Mexique, la 1re compagnie se fit remarquer par les grands services qu'elle rendit en remplissant les devoirs de l'humanité, au moment de l'inondation de Salamanca par les eaux du Rio de Lama. Des remerciements sincères furent transmis au capitaine par la voie du préfet politique de Salamanca.

Qu'il nous suffise de rappeler les dates de ces crues, à la suite desquelles les municipalités adressèrent les remerciements les plus élogieux au régiment ou aux compagnies qui apportèrent leur concours dévoué et désintéressé.

Dans ces terribles circonstances, ils ont souvent lutté nuit et jour, contre les ravages des inondations, se constituant la sauvegarde et les protecteurs des personnes et des propriétés ; c'est grâce à leur sang-froid et à leur courage qu'en 1886, la ville d'Avignon a été

---

(1) Voir Journal de marches du régiment.

[redacted]



préservée de l'envahissement impétueux de la Durance dont la digue protectrice s'effondrait sous leurs pas.

Ci-joint l'énumération des inondations au cours desquelles les pontonniers se sont particulièrement distingués.

1856.

Inondations de l'Allier et de la Loire.

1872.

Inondations du Rhône.

1873.

Inondations à Châlons (5e compagnie).

1875.

Le préfet du Rhône adresse des remerciements pour le concours dévoué du régiment pendant la durée des débâcles des glaçons sur la Saône (2e et 9e compagnies détachées à Lyon).

1875.

Inondations de la Garonne (6e compagnie).

1876 (mars).

Inondations du Rhône.

1876.

Inondations de la Seine à Châlons et à Rueil.

1880.

Débâcle de la Loire à Saumur. Le lieutenant Rieffel, ancien enfant de troupe du régiment est cité à l'ordre du jour.

1882.

Inondations du Rhône.

1886.

Inondations du Rhône et de la Durance.

A la suite de cette dernière inondation, la municipalité adressa la lettre suivante au colonel Cahous, commandant le régiment à Avignon :

« Monsieur le Colonel,

« Grâce au dévouement des officiers et soldats du 1er régiment d'artillerie-pontonniers, la ville d'Avignon vient d'échapper aujourd'hui à un de ces désastres qui prennent date dans l'histoire d'un pays. Je vous prie d'être à ce sujet mon interprète et celui de la population tout entière auprès du brave régiment que vous commandez. »

## Noms des chefs de corps qui ont successivement commandé les bataillons et les régiments d'artillerie-pontonniers.

---

### 1er *bataillon.*

DEDON, chef de bataillon du 12 juin 1795 au 1er octobre 1801.
REIFEL et BOUCHU, chefs de bataillon du 11 octobre 1801 au 16 octobre 1805.
DESSALES, chef de bataillon du 16 octobre 1805 au 15 mars 1810.
PEYERIMHOFF, chef de bataillon du 15 mars 1810 au 21 avril 1813.
BAILLOT, chef de bataillon du 21 avril 1813 au 1er août 1814.
NACQUART, chef de bataillon du 1er août 1814 au 1er janvier 1816.

### 2e *bataillon.*

TIRLET, chef de bataillon du 19 février 1797 au 14 mars 1800.
DARDENNE, chef de bataillon du 14 mars 1800 au 10 octobre 1801.
PONGE, chef de bataillon du 10 octobre 1801 au 1er juin 1808.
CHAPELLE, chef de bataillon du 1er juin au 4 décembre 1808.
CHAPUIS, chef de bataillon du 4 décembre 1808 jusqu'en 1814.

### 3e *bataillon.*

PONGE, chef de bataillon du 29 août au 10 octobre 1801.
DESSALES, chef de bataillon, 1813.

## Bataillons de pontonniers.

### *Lieutenants-colonels ou commandants.*

NACQUART, lieutenant-colonel du 1er janvier 1806 au 16 juillet 1818.
PRÉAU, lieutenant-colonel du 29 septembre 1818 au 1er septembre 1821.
ETCHEGOYEN, lieutenant-colonel du 21 septembre 1821 au 1er août 1823.
LECLERC, lieutenant-colonel du 1er août 1823 au 1er avril 1831.
LECHESNE, lieutenant-colonel du 1er avril 1831 au 16 juillet 1832.
ADMYRAULT, lieutenant-colonel du 16 juillet 1832 au 3 décembre 1836.
DRIEU, lieutenant-colonel du 3 décembre 1836 au 4 mars 1839.
DUBARRY DE LESQUERRON, lieutenant-colonel du 4 mars 1839 au 15 mai 1840.
JEANNEST-LANOU, lieutenant-colonel du 15 mai 1840 au 1er janvier 1841.

### 15e régiment d'artillerie-pontonniers.

Drieu, colonel du 1er janvier 1841 au 16 juin 1846.
Lami, colonel du 16 juin 1846 au 13 juin 1847.
Hervé, colonel du 13 juin 1847 au 19 février 1850.
Boiin, colonel du 19 février 1850 au 3 janvier 1851.
Perin, colonel du 3 janvier 1851 au 24 janvier 1852.

### 6e régiment d'artillerie-pontonniers.

Pradal, colonel du 29 janvier 1852 au 21 avril 1855.
Leborne, lieutenant-colonel du 21 avril 1855 au 15 mai 1855.
Mathieu, colonel du 15 mai 1855 au 1er février 1857.
Lefrançois, colonel du 1er février 1857 au 17 mai 1859.
Beurier, lieutenant-colonel du 17 mai 1859 au 5 octobre 1859.
De Berkheim, colonel du 5 octobre 1859 au 16 septembre 1862.
Beaudoin, lieutenant-colonel du 16 septembre 1862 au 26 février 1863.
Fiévet, colonel du 26 février 1863 au mois de septembre 1870.

### 16e régiment d'artillerie-pontonniers.

### 1er régiment d'artillerie-pontonniers.

Marion, colonel du 1er avril 1871 au 21 juillet 1874.
De Roilepot, colonel du 26 juillet 1874 au 24 mai 1877.
Teissier, lieutenant-colonel du 24 mai 1877 au 17 juin 1877.
Massenet, colonel du 17 juin 1877 au 9 décembre 1882.
Nusbaum, lieutenant-colonel du 9 décembre 1882 au 24 décembre 1882.
Philiparie, colonel du 24 décembre 1882 au 20 mai 1885.
Gastine, lieutenant-colonel du 20 mai 1885 au 20 juin 1885.
Cahous, colonel du 20 juin 1885 au 9 novembre 1888.
Moriau, lieutenant-colonel du 9 novembre 1888.

## TABLEAU RÉCAPITULATIF

### des différentes organisations survenues dans le corps des pontonniers.

---

1792. — Création de deux compagnies de bateliers du Rhin.

1793. — Incorporation de ces deux compagnies dans le bataillon de matelots du Rhin dont elles formèrent le noyau.

19 *novembre* 1794. — Formation d'une compagnie de bateliers volontaires pour servir autour de Coblentz (armées de Sambre-et-Meuse).

7 *mai* 1795 (18 *floréal an III*). — Création du 1er bataillon de pontonniers.

2 *août* 1795. — Création de deux compagnies provisoires de pontonniers pour l'armée de Sambre-et-Meuse.

15 *mars* 1796. — Création d'une compagnie pour l'armée de Sambre-et-Meuse.

1796. — Création de compagnies provisoires de bateliers lombards pour l'armée d'Italie.

19 *février* 1797. — Création du 2e bataillon de pontonniers, dont la loi du 9 septembre 1799 a confirmé l'existence.

1800. — Deux compagnies du 2e bataillon passent au 1er.

27 *décembre* 1800. — Organisation de 3 compagnies à l'armée d'Italie par le général Marmont.

29 *août* 1801. — Réunion à ces trois dernières compagnies de la compagnie Parisot et création du 3e bataillon.

10 *octobre* 1801. — Suppression du 3e bataillon qui est incorporé dans le 2e.

13 *juillet* 1801. — Les 2e et 3e compagnies du 2e bataillon passent au 1er bataillon.

16 *mars* 1809. — Organisation des deux bataillons : le 1er à 10 compagnies et le 2e à 6 compagnies, et formation d'un dépôt com-

mandé par un capitaine en second, qui était en même temps chargé de l'habillement.

31 *décembre* 1810. — Le 1er bataillon reçoit une compagnie de bateliers hollandais.

18 *avril* 1813. — Le 1er bataillon est porté de 11 à 14 compagnies.

8 *novembre* 1813. — Le 2e bataillon étant bloqué à Dantzig, on créa un 3e bataillon à six compagnies.

1er *janvier* 1814. — Le 2e bataillon est porté de 6 à 8 compagnies. Il existait alors 3 bataillons, 31 compagnies, 136 officiers, 1,358 hommes.

*Avril* 1814. — Formation d'une compagnie d'ouvriers pontonniers de la garde impériale.

12 *mai* 1814. — Formation d'un bataillon de pontonniers à 8 compagnies avec les débris des 3 bataillons.

*Mai* 1815. — Le bataillon est porté de 8 à 10 compagnies.

31 *août* 1815. — Le bataillon est réduit de 10 à 6 compagnies.

16 *janvier* 1816. — Organisation à Orléans du bataillon des pontonniers.

18 *août* 1816. — Création d'un emploi de porte-drapeau (lieutenant en 1er).

17 *février* 1825. — Le bataillon est porté à 12 compagnies. Cette organisation mise seulement à exécution le 5 août 1829, avec augmentation d'un cadre de dépôt en temps de guerre (12 compagnies au lieu de 18).

14 *novembre* 1830. — Création de l'emploi d'officier d'habillement.

8 *avril* 1831. — Organisation d'un cadre de dépôt.

5 *août* 1831. — Création du peloton hors rang.

10 *octobre* 1831. — Création d'un emploi d'adjudant sous-officier chargé de l'armement et du casernement, porte-drapeau.

21 *octobre* 1834. — Suppression du cadre de dépôt.

19 *novembre* et 31 *décembre* 1840. — Organisation du bataillon en régiment qui prend la dénomination de 15e régiment d'artillerie-pontonniers avec un cadre de dépôt.

4 *février* 1854. — Le régiment prend la dénomination de 6e régi-

[redacted]



ment d'artillerie-pontonniers. — Augmentation de quatre compagnies de canonniers conducteurs et d'un cadre de dépôt monté.

20 *février* 1860. — Organisation nouvelle. Suppression des compagnies de canonniers conducteurs et des cadres de dépôt.

Création d'une compagnie d'ouvriers pontonniers de la garde impériale.

10 *mai* 1866. — Suppression du cheval de chef de musique. Un adjudant est ajouté à chaque compagnie.

*Mai* 1867. — Le régiment prend la dénomination de 16e régiment d'artillerie-pontonniers et est augmenté de 2 compagnies.

18 *juillet* 1870. — Formation d'un cadre de dépôt.

20 *septembre* 1871. — Formation d'un dépôt comprenant les mêmes cadres qu'en campagne.

20 *avril* 1872. — Le régiment prend le titre de régiment d'artillerie-pontonniers.

13 *mai* 1875. — Création d'un deuxième régiment de pontonniers.

---

| DÉSIGNATION DES CAMPAGNES, INDICATION DES PASSAGES. | NOMS DES OFFICIERS QUI Y ONT PRIS PART. (CAPITAINES-COMMANDANTS) (1). |
|---|---|
| *Armée de Sambre et Meuse* 1792-94. | Schneider, Mandonnet, Pillon, Kiffert (1792). |
| Passage de la Sambre, de l'Ourthe, de la Roër, du Walh........................ Bataille de Fleurus..................... Prise de Nimègue.... .................... | Kiffert. |
| Passage du Rhin, 13 messidor an IV..... | Kiffert, Zabern. |
| Defense de Mayence, 1793................ | Braun, Adam. |
| Défense du pont d'Huningue, 1793........ Passage de la Sambre par Jourdan, juin 1794. (Passage qui assura la conquête de la Belgique)............................... | Adam, Zabern. |
| *Armée du Nord* 1792-96. | |
| Prise de Courtray sous le feu des Hanovriens................................. Passage du canal (à Moulines-de-la-Meuse au-delà de Lys).......................... Siège de Crève-cœur, de Bois-le-Duc et de Grave.................................. Passage de la Nerthe, gardée par les Hollandais et les Hanovriens................. | Gilet, Boulanger et Pillon. |
| Siège du pont de Manheim........1794... | Braun, Adam. |
| Défense du pont de Manheim...... — ... | Heckmann. |
| *Armée de Sambre-et-Meuse* 1794-98. | |
| Passage du Rhin, 29 fructidor.....1795... | Gillet, Tirlet, Dedon, Galland. |
| Blocus d'Ehrenbreisten............ — ... | Heckmann, Zabern, Braun. |
| Defense de Mayence ............. — ... Défense de Manheim..............1796... | Galland, Heckmann. |
| Passage du Rhin à Kehl. .......... — ... | Braun, Adam, Zabern. |
| — à Neuwield...... — ... | Chapuis, Dessalles, Galland, Tirlet, Dedon. |
| — 13 messidor...... — ... | Kiffert. |
| — à Kilsett.........1797... | Zabern. |
| — à Diersheim..... — ... | Adam, Braun, |
| Défense de Kehl.................. — ... | Adam, Braun, Zabern, Dedon. |
| Défense de la tête du pont de Nieuvield 1797. | Kiffert. |
| *Armée d'Italie* 1796. | |
| Bataille de Legnano-Villafranca...1797... — de Paolo................. — ... | Chapuis, Dessalles, Kiffert. |
| — de Tortone et d'Alexandrie. — ... | Chapuis, Dessalles, Kiffert, Schneider. |

(1) Voir Archives du Ministère de la guerre.

[redacted]



| DÉSIGNATION DES CAMPAGNES.<br>INDICATION DES PASSAGES. | NOMS DES OFFICIERS QUI Y ONT PRIS PART.<br>(CAPITAINES-COMMANDANTS) (1). |
|---|---|
| *Campagne d'Allemagne, armée du Rhin, armée du Bas-Rhin et gallo-batave d'Helvétie, des Grisons.* | |
| Passage du Rhin..................1799... | Zabern. |
| Prise de Manheim............... — ... | Galland, |
| Passage de la Linth.............. — ... | Zabern, Chapelle, Busch, Parisot, Henri, Dedon. |
| — de la Limat............. — ... | Dedon, Adam, Manot (capitaine sur le champ de bataille, mort à Varsovie en 1807). |
| Passage du Rhin à Atzmoos......1800... | Galland. |
| — à Reichlingen... — ... | Braun, Dedon, Zabern. |
| Reprise de Zurich...................... | |
| *Italie.* | |
| Bataille de Novi..................1799... | Kiffert. |
| Retraite de Paolo........ ........ — ... | Dessalles. |
| Passage de l'Adige (Scherer)...... — ... | Dessalles, Kiffert. |
| Défense de Peschiera............ — ... | Dessalles (fait prisonnier). |
| Passage du Pô par l'armée du Nord de Réserve, 1800.......................... | Kiffert. |
| *Côtes d'Angleterre*, 1798-99............... | Chapuis, Dessalles, Kiffert. |
| *Côtes d'Océan*, 1794-1806................. | Zabern, Galland, Chapuis, Braun, Zabern, Adam, Dessalles. |
| Flottille sur le lac de Constance, 1800..... | Galland. |
| *Campagne du Hanovre*.................. | Tissier, Boulanger, Heckert (1). |
| *Grande armée*, an XIV, 1805-06........... | Adam, Tissier, Gillet, Heckmann, Galland, Zabern, Larue, Dessalles. |
| Chasse aux brigands avec deux compagnies de 1799 à 1800 (département de la Drôme)................................. | Dessalles. |
| Combat sur le lac de Lucerne, 1800....... | Adam et Lelorrain. |

Voir, pour les autres campagnes, le tableau des emplacements des troupes.

(1) Mort à Varsovie le 9 mai 1806, par suite d'une maladie provenant des fatigues de la guerre.

*TABLEAU des campagnes effectuées par le* 1[er] *bataillon depuis* 1806 *jusqu'en* 1814 *avec indication des compagnies qui y ont pris part.*

| NUMÉROS des COMPAGNIES. | En Prusse et en Pologne. | | | Autriche 1809. | Allemagne en | | Russie 1812. | Allemagne 1813. | France 1814. | ESPAGNE | | | | | | Prisonniers de guerre à Torgau. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1806. | 1807. | 1808. | | 1810. | 1811. | | | | 1809. | 1810. | 1811. | 1812. | 1813. | 1814 | | |
| Etat major. | 1 | 1 | 1 | | . | . | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | 1 | . | 2,100 hommes ont servi au 1[er] bataillon pendant ces huit années. |
| 1[er] | 1 | 1 | 1 | 1 | . | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | 1 | |
| 2 | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | |
| 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | . | . | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | » | . | |
| 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | . | . | |
| 5 | 1 | 1 | 1 | . | 1 | . | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | 1 | |
| 6 | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | . | . | |
| 7 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | 1 | |
| 8 | . | . | . | 1 | . | . | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | 1 | |
| 9 | . | . | . | 1 | . | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | |
| 10 | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 | 1 | 1 | . | » | |
| 11 | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | |
| 12 | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | |
| 13 | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | |
| 14 | . | . | » | . | . | . | » | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | |

[redacted]



***TABLEAU** des campagnes effectuées par le 1er régiment d'artillerie-pontonniers, avec indication des compagnies qui y ont pris part depuis la campagne d'Espagne de 1823.*

| NUMÉROS des compagnies. | Espagne 1823. | Algérie 1830-1883. | Siège de Rome 1848. | Siège de Crimée 1854. | Camp d'Italie 1859. | Chine 1859. | Mexique 1862. | Campagne d'Allemagne, Metz | Siège de Strasbourg 1870. | Sedan. | Siège de Paris. | Armée de la Loire. | Armée de l'Est. | Armée de Versailles. | Tonkin 1884-1885. | | Blessés. | Morts, hôpitaux ou par l'ennemi. | Disparus. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 1 | » | » | » | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | » | » | Algérie ...... | 2 | 35 | » |
| 2 | » | » | » | » | 1 | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | Crimée...... | 45 | 34 | 61 |
| 3 | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | Italie ... .... | 2 | 13 | » |
| 4 | » | » | » | » | 1 | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | Chine........ | » | 7 | » |
| 5 | » | 1 | 1 | » | 1 | » | » | » | » | 1 | 1 | » | » | 1 | » | Mexique...... | 7 | 3 | » |
| 6 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | Camp. de 1870 Strasbourg . | 212 | 89 | » |
| 7 | » | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | 1 | » | 1 | 1 | » | » | Camp. de 1870. | 7 | 41 | » |
| 8 | » | » | » | » | 1 | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | Tonkin....... | 2 | 2 | » |
| 9 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | | | | |
| 10 | » | 1 | » | » | 1 | » | » | » | » | 1 | 1 | » | » | 1 | 1 | | | | |
| 11 | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| 12 | 1 | » | » | 1 | » | 1 | » | » | » | 1 | » | 1 | » | » | » | | | | |
| 13 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | | | | |
| 14 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | | | | |
| 15 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| 16 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| 17 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | | | | |
| Dépôt. | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | | | | |

**TABLEAU des campagnes et mouvements des troupes depuis 1817.**

---

20 *décembre* 1815. — Départ du bataillon pour Nantes. Le matériel descend la Loire.

5 *novembre* 1818. — Départ du bataillon de Nantes à Strasbourg.

25 *février*. — Départ de Strasbourg des 1[re] et 2[e] compagnies pour l'armée des Pyrénées.

20 *mai* 1830. — Départ de la 3[e] compagnie pour l'armée d'Afrique.

2 *janvier* 1831. — Départ de la 1[re] compagnie pour Douai.

8 *avril* 1831. — Départ de la 2[e] compagnie pour Metz.

6 *octobre* 1832. — Départ de la 2[e] compagnie de Metz à Douai.

1[er] *novembre* 1832. — Départ des 1[re] et 2[e] compagnies pour l'armée du Nord.

10 *février* 1834. — Départ des 1[re] et 2[e] compagnies de Douai à Strasbourg.

14 *avril* 1834. — Départ de tout le bataillon de Strasbourg à Auxonne.

27 *février* 1835. — Départ d'Auxonne pour Neuf-Brisach des 1[re], 2[e], 3[e], 4[e], 5[e], 6[e], 7[e], 8[e] compagnies, puis ensuite pour Strasbourg au mois d'août suivant.

12 *mars* 1837. — Départ de Toulon d'un détachement pour la 2[e] expédition de Constantine.

11 *octobre* 1838. — Départ de la 6[e] compagnie de Strasbourg pour se réunir à la division réunie sur la frontière suisse. Elle reçoit contre-ordre et rentre à Strasbourg quatre jours après.

25 *février* 1844. — Départ de la 6[e] compagnie pour la Moselle.

8 *mars* 1845. — La 6[e] compagnie va remplacer la 5[e] à l'armée d'Afrique.

[redacted]



8 *avril* 1845. — Les 1re, 2e, 3e, 4e, 5e, 7e partent de Strasbourg pour aller remplacer à Lyon les 8e, 9e, 10e, 11e, 12e compagnies qui reviennent à Strasbourg.

30 *juillet* 1845. — La 5e compagnie rentre à Strasbourg.

30 *juillet* 1847. — La 7e compagnie part de Lyon à Compiègne (camp de Boulogne).

1848. — La 7e compagnie part de Strasbourg pour faire partie de l'armée expéditionnaire de la Méditerranée.

9 *octobre* 1848. — Départ de Lyon de la 8e compagnie (armée des Alpes).

5 *juin* 1849. — Départ de la 9e compagnie pour cette même armée des Alpes.

Ces deux compagnies après la dissolution de l'armée des Alpes reviennent à Strasbourg le 5 janvier 1850.

7 *janvier* 1850. — Départ de la 10e compagnie, détachée à l'armée d'Afrique. Elle rentre au corps, à Auxonne, le 23 mai.

13 *mai* 1851. — Départ du régiment d'Auxonne pour Strasbourg.

*Septembre* 1851. — Départ de la 11e compagnie de Strasbourg pour l'Orient.

4 *août* 1855. — Départ de la 3e compagnie de Strasbourg pour l'Orient.

3 *juillet* 1856. — La 6e compagnie va construire un pont de 265 mètres de longueur sur l'Allier à Saint-Germain-des-Fossés (inondations).

*Janvier* 1858. — Départ de la 2e compagnie pour Lyon, allant remplacer la 1re qui part pour l'Algérie.

15 *mai* 1859. — La 2e compagnie attachée au parc du 3e corps de l'armée d'Italie.

La 10e compagnie détachée en Algérie est attachée au 5e corps.

La 4e et la 5e, ainsi que la 13e principale et la 16e *bis*, quittent Strasbourg pour l'armée d'Italie.

16 *septembre* 1859. — Départ de la 6e compagnie pour Lyon.

18 *septembre* 1859. — Départ de la 9e compagnie pour l'Algérie, allant remplacer la 10e.

26 *septembre* 1859. — Départ de la 11e compagnie pour la Chine.

1er *au* 10 *octobre* 1859. — Suppression des compagnies *bis* cantonnées à Wissembourg, 16e cantonnée à Haguenau. La 1re et la 9e sont en Algérie, les 8e et 10 en Italie, 11e en Chine et 6e à Lyon.

28 *août* 1862. — Départ de la 1re demi-compagnie pour faire partie de l'expédition du Mexique.

10 *juin* 1863. — Départ de la 2e demi-compagnie pour l'expédition du Mexique.

12 *septembre*. — Départ de la 6e pour Lyon allant remplacer la 11e partant en Afrique.

4 *septembre* 1866. — Départ de la 8e compagnie pour Lyon, allant remplacer la 6e.

15 *avril* 1867. — La 1re compagnie rentre à Strasbourg, revenant du Mexique.

14 *juillet* 1870. — Mobilisation de toutes les compagnies de pontonniers.

1870. — Formation à Lyon de la 18e compagnie; formation à Angers de la 17e compagnie.

21 *mars* 1871. — Le régiment se reforme à Lyon.

16 *mai* 1871. — La 18e compagnie, créée à Lyon pendant la guerre de 1870, est supprimée.

25 *août* 1871. — Départ du régiment de Lyon pour Avignon. La 11e est à Alger ainsi que les 4e et 12e qui rentrent à Avignon.

29 *juin* 1875. — Départ de la 6e compagnie pour les inondations à Toulouse.

*Février* 1878. — Formation d'un 2e régiment de pontonniers. Les 5e et 10e compagnies détachées à Rueil sont versées au 2e régiment de pontonniers formant, en se dédoublant, les 3e, 5e, 8e et 10e compagnies.

Les 2e et 9e compagnies détachées à Lyon forment, en se dédoublant, les 1re, 2e, 7e et 9e.

La 6e compagnie détachée à Toulouse a formé aussi deux compagnies, la 4e et la 6e du 2e pontonniers.

1er *juillet* 1878. — La musique du régiment est supprimée.

18 *avril*. — Départ de Lyon de la 9e compagnie appelée à faire partie du 2e régiment à Angers.

*Juin* 1880. — Départ de Lyon de la 2e compagnie appelée à faire partie du 2e régiment à Angers.

19 *janvier* 1884. — Départ d'un détachement pour faire partie du corps expéditionnaire du Tonkin.

10 *août* 1886. — Départ de la 10e compagnie pour faire partie du corps expéditionnaire du Tonkin.

---

**BIOGRAPHIES de quelques officiers remarquables des pontonniers à l'époque de la République et du 1[er] Empire.**

---

*Descriptions de leurs campagnes* (1).

GÉNÉRAL EBLÉ.

B. Eblé naquit en 1758 dans la petite ville de Saint-Jean-de-Rozbach.

Fils d'un officier de fortune qui servait au régiment d'Auxonne, il entra, à 9 ans, comme canonnier dans le régiment où servait son père.

En 1791, c'est-à-dire après vingt-trois ans de services, il était lieutenant en second.

Quand l'Europe coalisée menaça la frontière de la France, il se trouvait à Naples, où il avait été envoyé pour réorganiser l'artillerie. L'étranger chercha vainement à le retenir : grade, emploi, argent, il refusa tout pour répondre à la voix de la patrie qui appelait tous ses enfants pour la défendre. Il partit en qualité de capitaine de canonniers à cheval pour la campagne de 1793, sous les ordres de Dumouriez.

Elevé bientôt au grade de chef de bataillon, il commandait une division à la bataille d'Hondschootte et au déblocus de Dunkerque. Le succès le fit alors général de brigade le 15 octobre suivant; sa belle conduite à la bataille de Wattignies lui mérita le titre de général de division, dont il avait déjà rempli les fonctions.

L'artillerie était dans le plus déplorable dénument. EBLÉ se chargea de la recréer.

Il la dirigeait au siège d'Ypres.

---

(1) Voir *Fastes de la Légion d'honneur.*

[redacted]



Il conduisit les sièges de l'Ecluse, de Bois-le-Duc, de Crève-Cœur, de Nimègue ; c'est grâce à lui qu'en quelques semaines s'effectua cette prodigieuse conquête de la Hollande. Il fut ensuite envoyé à l'armée du Rhin, dont Moreau venait de prendre le commandement en chef.

En 1797, il commanda seul l'artillerie française du fort de Kehl, pendant le siège que fit de cette place l'armée autrichienne.

On le voit ensuite, avec l'artillerie de Championnet, assiéger Capoue, rejoindre Moreau à l'armée du Rhin où, une fois encore, il mérita les témoignages les plus honorables de satisfaction.

Quand fut signée la paix de Lunéville, il ramena en France la plus belle artillerie qu'on eût encore vue.

Il fut ensuite attaché à la République batave, passa l'année suivante au commandement des équipages de l'armée du Hanovre (laquelle devint ensuite le 7e corps de la grande armée). C'est alors qu'il fut nommé gouverneur de la place de Magdebourg et nommé baron par l'Empereur. L'année suivante, il passa au service de la Westphalie comme Ministre de la guerre du roi Jérôme.

Napoléon lui donna la direction de l'artillerie de l'armée du Portugal, sous les ordres du maréchal Masséna.

Le siège de Ciudad-Rodrigo, la création de deux équipages de pont, l'investissement d'Almeida signalent la présence de l'infatigable général Eblé.

Le 7 février 1812, il fut nommé commandant en chef des équipages de ponts de la grande armée. Ce fut lui qui, pendant la retraite, sauva l'armée à la Bérésina. Aussi humain que prévoyant, il retarda de deux heures la destruction des ponts et sauva encore un nombre considérable de malheureux camarades.

Nommé commandant en chef de l'artillerie de la grande armée à la place de Lariboisière, mort le 18 novembre, il ne lui survécut que trois jours et il mourut le 21 novembre.

Le général Eblé avait été nommé membre de la Légion d'honneur le 23 vendémiaire an XII, grand-officier le 25 prairial de la même année, chevalier du Lion de Bavière, grand commandan de l'ordre royal de Westphalie.

La nouvelle de sa mort n'était pas encore parvenue en France le 3 janvier 1813, quand Napoléon le nomma 1er inspecteur général d'artillerie.

GÉNÉRAL DEDÔN.

Né à Toul en 1762.

Sortant de l'artillerie de Metz, en 1780, avec le grade de lieutenant.

Capitaine en 1787.

En 1792, il dirigeait l'aile d'une division de l'armée ; assista aux combats sous les murs de Loudun, où il fut blessé.

Guerres de l'an II et de l'an III, à l'armée du Rhin ; chef de bataillon au 1er bataillon de pontonniers, le 10 floréal an III (1795). On lui confia son organisation.

Le général Moreau lui donna la direction des pontons destinés au passage du Rhin sous le fort de Kehl.

Il prit part au siège de cette ville.

Passage du Rhin à Diersheim. Cette action lui mérita, le 1er floréal an V, un brevet de chef de brigade et le commandement du corps des pontonniers.

La lettre ministérielle qui lui annonçait cette nomination contenait l'expression des témoignages les plus flatteurs de la part du gouvernement.

Sous Augereau, en l'an VI, il dirigea le blocus d'Ehrenbreisten, ainsi que le passage du Rhin, vers Manheim et Philippsbourg.

Il reçut, à cette occasion, une lettre de félicitations du Directoire.

Le colonel Dedon passa à l'armée d'observation, commandée par Bernadotte, et se fit remarquer à la prise de Manheim ; puis, avec Masséna, au passage de la Limat. Après ce passage, le général Masséna embrassa Dedon sur le pont même qu'il avait établi, en lui conférant le grade de général de brigade. Cette nomination ne fut pas confirmée.

En l'an VIII (1800), il était à l'armée du Danube au passage du Rhin, près de Schaffouse, où il fut blessé au poignet gauche.

A la campagne, de l'an IX avec Moreau, il commandait le 7e régiment d'artillerie à pied ; le Premier Consul lui envoya à cette époque un sabre des manufactures de Versailles ; membre de la Légion d'honneur le 20 frimaire an XII, officier le 25 prairial suivant.

Il organisait an l'an XII, l'équipage d'artillerie de la grande armée.

Il dirigeait la construction de 4 ponts sur le Rhin pour en faciliter le passage.

Général de brigade le 6 brumaire an XIV, il commandait l'artillerie de l'armée du Nord. En 1806, étant directeur du parc d'artillerie de l'armée de Naples, il fut blessé d'un éclat de bombe à la jambe droite au siège de Gaëte.

Le roi de Naples le nomma général de division le 3 novembre 1807.

En 1808, en Espagne, il commandait en second l'artillerie de siège et de campagne.

Commandeur de la Légion d'honneur le 12 juin, il resta en Espagne et prit part à beaucoup de combats.

Commandant l'artillerie du 4e corps de la grande armée.

Après la campagne de 1813, il fit partie de l'arrière-garde jusque sur le Rhin.

En 1814, il prit le commandement en chef des équipages de ponts et se trouva enfermé dans Mayence.

Louis XVIII le nomma chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, le 16 juillet suivant.

Il fut admis à la retraite le 9 décembre 1815.

Le nom de cet officier est inscrit sur l'Arc de triomphe, côté de l'Est.

### GÉNÉRAL TIRLET.

Volontaire en 1792, dans le régiment de Bouillon, puis dans l'artillerie, en qualité d'aspirant lieutenant au régiment à pied (1794).

Capitaine commandant les deux compagnies de pontonniers

formées à l'armée de Sambre-et-Meuse en 1796, chef de bataillon commandant le 2e bataillon, le 11 nivôse an V (1797).

Il reçut sa première blessure à Fleurus.

Il servit aux armées du Nord, des Ardennes, de Sambre-et-Meuse et du Rhin.

Au passage du Rhin par l'armée de Sambre-et-Meuse, Jourdan, qui l'avait chargé d'une fausse attaque, rendit compte dans son rapport au Comité de Salut public que « Tirlet, officier du plus grand mérite, porte dans le service un zèle et une activité au dessus de tout éloge et n'a jamais rien trouvé d'impossible ».

A la retraite de cette armée, une fausse mesure de Marceau amena l'incendie et la destruction des ponts de Neuwied ; Kléber fit appeler le chef des pontonniers et lui demanda quel temps serait nécessaire pour jeter un pont.

— Vingt-quatre heures me suffiront, général.

— Je vous en donne trente et vous m'en répondez sur votre tête.

L'armée passa dans le terme prescrit !

Il fut ensuité attaché aux armées du Rhin, de Mayence, d'Angleterre, et s'embarqua en l'an VI, avec l'armée expéditionnaire d'Orient.

Colonel au 5e, puis au 8e régiment d'artillerie à cheval (1799). Il remplissait les fonctions de chef d'état-major de la division.

Général de brigade le 11 fructidor an XI.

Légionnaire le 19 frimaire an XII (1804).

Commandeur de l'ordre le 25 prairial suivant. Commandant en chef l'artillerie et l'armée de Hollande.

Attaché, plus tard, au 2e corps de la grande armée.

Commandant ensuite l'artillerie de Dalmatie, Napoléon lui décerna le titre de baron de l'Empire, et lui confia, le 9 août 1809, la direction générale des ponts de cette arme.

Il passa ensuite au commandement de l'artillerie du 2e corps de l'armée d'Espagne, puis à celle du Portugal.

Général de division le 10 janvier 1813, Louis XVIII le nomma inspecteur général d'artillerie.

Il se rattacha à Napoléon au retour de l'île d'Elbe, conserva son

activité à la Restauration, obtint le titre de vicomte en 1822. Louis XVIII lui confia le commandement en chef de l'artillerie qui entra en Espagne en 1823.

Pair de France, le 3 octobre 1830. Il mourut le 30 novembre 1831.

Son nom est inscrit sur l'Arc de triomphe de l'Etoile, côté Sud.

### BRAUN.

Braun (Georges-Louis), naquit à Strasbourg en 1772; il entra comme sergent dans le corps des matelots créé à cette époque pour la navigation du Rhin, adjudant sous-officier avec rang de lieutenant en second, dans le 1er bataillon de pontonniers.

Défense de Mayence.

Passage de Kehl en l'an IV.

Siège de la tête de pont de Manheim.

Défense de Kehl.

Passage du Rhin à Diersheim et à Reichleigen; armée des côtes de l'Océan, ce fut à cette armée qu'il reçut, le 25 prairial an XII, la décoration de la Légion d'honneur.

Il se signala à la construction des ponts établis sur la Bérésina.

Enfermé à Dantzig et fait prisonnier le 2 janvier 1814.

A son retour en France, il réorganisa le bataillon de pontonniers.

Officier de la Légion d'honneur en 1814, chevalier de l'ordre du Mérite militaire en 1818.

Chef de bataillon le 20 janvier 1819, retraité le 31 décembre 1826 et nommé lieutenant-colonel honoraire par ordonnance royale du 31 octobre 1827.

### BUSCH.

Naquit en 1772; volontaire dans le 1er bataillon du Rhin, 1791; matelot du Rhin, 15 décembre 1791; sergent dans le bataillon de pontonniers, 1795; prisonnier à Manheim, se distingua au siège de Philipsbourg et à la retraite de Zurich; chevalier de la Légion d'honneur à l'armée des côtes de l'Océan, 1804.



En non-activité sous la première Restauration, admis à la retraite comme chef de bataillon le 1er septembre 1815.

Il était capitaine en 1806 et fit toutes les campagnes en Allemagne, en Italie, en Hollande et dans le Nord, de 1807, 1810, 1812, 1813, 1814.

HECKMANN.

On le voit capitaine au bataillon de pontonniers après avoir été, sans doute, matelot du Rhin comme Busch.

Prisonnier de guerre à Manheim (1799) sur une des portières du pont, après avoir épuisé, sous le feu de l'ennemi, tous les moyens pour sauver le pont de bateaux.

De 1806 à 1807, il exécute en Pologne des passages difficiles et pénibles sur la Vistule, le Bug et la Narew alors couverts de glaçons. Il se trouvait aux batailles d'Eylau et de Friedland.

En 1809, en Autriche, à la prise de Ratisbonne, c'est lui qui jeta le pont dit d'une seule pièce à la bataille de Wagram.

En 1812, en Russie, il établit plusieurs ponts difficiles sur la Vilia, la Dwina et le Dnieper. Il s'est trouvé à la prise de Smolensk. Il perdit trois doigts de pied par le froid à la bataille de la Moskowa.

Chevalier de la Légion d'honneur en 1804; officier de la Légion d'honneur en 1809; chevalier de l'Empire en 1810; chevalier du Mérite militaire en 1813.

GILET.

Capitaine à la 2e compagnie d'ouvriers d'artillerie volontaires dit de Paris, le 2 août 1792; capitaine de 2e classe dans la 11e compagnie d'ouvriers d'artillerie volontaires, le 22 avril 1793; capitaine de 2e classe dans le 1er bataillon de pontonniers, le 14 fructidor an IX; capitaine de 1re classe dans le 1er bataillon de pontonniers, le 1er pluviôse, an X.

Le tableau suivant donnera, d'ailleurs, une idée d'ensemble des

passages des rivières et des sièges auxquels ont pris part les officiers de pontonniers pendant cette époque mémorable.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Armée du Nord...... | 1er avril 1793.. 30 thermidor an III...... | Capitaine commandant la 11e compagnie d'ouvriers d'artillerie volontaires..... | Passage de la Lys. Prise de Courtray, 7 floréal an II. Passage du canal de Malines, 2 thermidor an II. Siège de Crève-Cœur et de Bois-le-Duc, 2 vendémiaire an III. Passage de la Meuse, 27 vendémiaire an III. Siège de Grasse. |
| Sambre-et-Meuse ..... | Capitaine à la suite du ci-devant......................... | | Passage du Rhin, 27 fructidor an III. |
| Armée du Rhin....... | 2e bataillon de pontonniers du 1er régiment, de l'an VII au 11 pluviôse an IX............ | | Employé au pont volant de Coblentz et des équipages de ponts. |
| Grande-Armée........ | 1er vendémiaire an XIV ....... | | |

CHAPUIS.

Débute dans le 6e d'artillerie à pied, le 13 janvier 1786, comme canonnier employé aux équipages de pont; comme capitaine commandant le 10 ventôse an III; commande une compagnie de pontonniers à l'armée de Sambre-et-Meuse le 23 ventôse an IV; capitaine de 1re classe dans le ci-devant 2e bataillon de pontonniers, le 1er ventôse, an V; chef de bataillon d'artillerie au 6e régiment à pied, le 3 mars 1807. Il fait la campagne du Nord, des Ardennes, le passage du Rhin à Neuwied; fait partie de l'armée d'Angleterre du 25 pluviôse an VI au 23 brumaire an VII; campagne d'Italie, défense de Mantoue; prisonnier le 11 thermidor an VII; échangé à la paix. Côtes de l'Océan, Grande-Armée.

BONNARDEL.

Volontaire dans le régiment de dragons le 8 mars 1788, canonnier 'dans le 1er régiment à pied, puis à cheval; fait la guerre de 1793 à l'an IV; devient maréchal des logis le 1er floréal an VI. Fait lieutenant en 2e sur le champ de bataille, il entre



comme lieutenant en 1er au régiment d'artillerie-pontonniers, alors stationné en Italie, le 1er pluviôse an X, et y reçoit, le 5 pluviôse an XII, la décoration de la Légion d'honneur. Il fit les campagnes de 1806-1807 à l'armée de Naples, puis, en 1812, à la grande armée ; chef d'escadron au 4e régiment d'artilleurs à cheval ; disparu en 1812.

PEYRIMHOFF.

Entré au service comme sous-lieutenant en 1781, capitaine aide-major au régiment Zimmermann, au service de la Sardaigne, 31 août 1793 ; au service de la République comme capitaine dans la 1re légion helvétique, 18 brumaire ; passé avec son grade à la direction des ponts, le 17 brumaire an VIII ; capitaine de pontonniers le 1er vendémiaire an IX ; chef de bataillon, le 17 juillet 1809 ; commandant le 1er bataillon en 1812.

---

En accolant aux noms illustres des généraux Eblé, Dedon, Tirlet, des noms modestes de chefs de bataillon et de capitaines, on a voulu aussi présenter les différents travaux auxquels ont pris part les pontonniers à tous les échelons de l'échelle et les différentes positions par lesquelles ont dû passer ces officiers.

---

## ÉPILOGUE

Cette étude des faits historiques est le meilleur guide que les pontonniers puissent consulter pour perfectionner leur instruction.

Les événements multiples de la guerre, en se déroulant devant leurs yeux, tracent la ligne de conduite sûre et infaillible qu'il faut suivre pour surmonter les difficultés que l'on peut rencontrer dans l'accomplissement de ses devoirs.

Cette histoire nous redit les beaux faits qui ont illustré les pontonniers français et fait aimer un service qui conduit aux honneurs et à la gloire.

Les pontonniers ont compté dans leurs rangs les généraux Éblé, Andreossy, Tirlet, Neigre, Bouchu, de Berkheim, Schneegans et un grand nombre d'officiers supérieurs d'artillerie s'enorgueillissent encore d'y avoir servi.

Ils se sont distingués dans un grand nombre d'occasions : les passages du Rhin effectués à Urdingen et à Neuwied; ceux de Kehl et de Diersheim; ceux de Reichlingen, d'Atzmoos et de Lucisteig en Helvétie; ceux de la Limat, du Danube, du Lech et de Inn; les sièges de Kehl, d'Huningue, d'Ehrenbreitslein, de Rome, de Sébastopol, de Puebla et de Strasbourg sont des opérations importantes auxquelles les pontonniers ont puissamment contribué. Ils ont également ajouté à leur gloire par les combats des chaloupes canonnières sur les lacs de Lucerne, de Zurich, de Constance; par les passages du Mincio, de l'Adige, du Pô, du Tessin, de la Brenta, du Tagliamento, de la Piava, de l'Isonzo, du Nil, du Danube, du Tage, du Niemen, de la Dwina, de la Moskowa, de la Bérésina, de la Vistule, de l'Elbe, de l'Oder, etc.

Dans ces divers passages, les pontonniers ont jeté des ponts de toute espèce, ont trouvé les moyens de traverser les cours d'eau les plus larges et les plus rapides, tantôt avec leurs propres équi-



pages, tantôt avec des équipages réunis à la hâte, et composés de matériaux qu'ils se procuraient sur les lieux.

En comparant ce service en temps de guerre à celui des autres armes, on en trouve peu d'aussi brillant et qui offre autant de chances de distinction.

L'artillerie française doit d'ailleurs une partie de sa gloire au service des ponts, dont la concession est fort ancienne et remonte à des ordonnances de Louis XIV; aussi, verrait-elle avec peine les pontonniers se séparer d'elle.

Car elle les a vus, ces pontonniers, remplissant en Crimée, au Mexique, en France, en 1870, le devoir du soldat d'artillerie; elle les a retrouvés ailleurs, l'outil ou la rame à la main, démolissant des maisons pour y chercher les matériaux nécessaires à la construction de ses ponts de chevalets qui serviront à sauver une armée tout entière d'une mort certaine ou bien construisant les jetées qui doivent ramener en France notre armée victorieuse.

Une vieille réputation de bravoure et d'indépendance a constamment plané sur les pontonniers; il n'existe pas très certainement en France un autre régiment ayant parcouru l'univers comme celui-là. Il n'est aucune guerre, aucune expédition lointaine, aucun désastre intérieur où l'on ne voie apparaître au plus fort du danger une ou plusieurs compagnies ou tout au moins un détachement de pontonniers (1).

Leur tâche actuelle est de se livrer constamment à l'étude de toutes les parties de ce service qui exige beaucoup d'expérience et de talents professionnels, et ils la rempliront avec tant de zèle et de dévouement qu'entre leurs mains, la vieille réputation acquise se conservera intacte et digne des belles traditions qui honorent le corps des pontonniers aux yeux de l'armée et de la France.

---

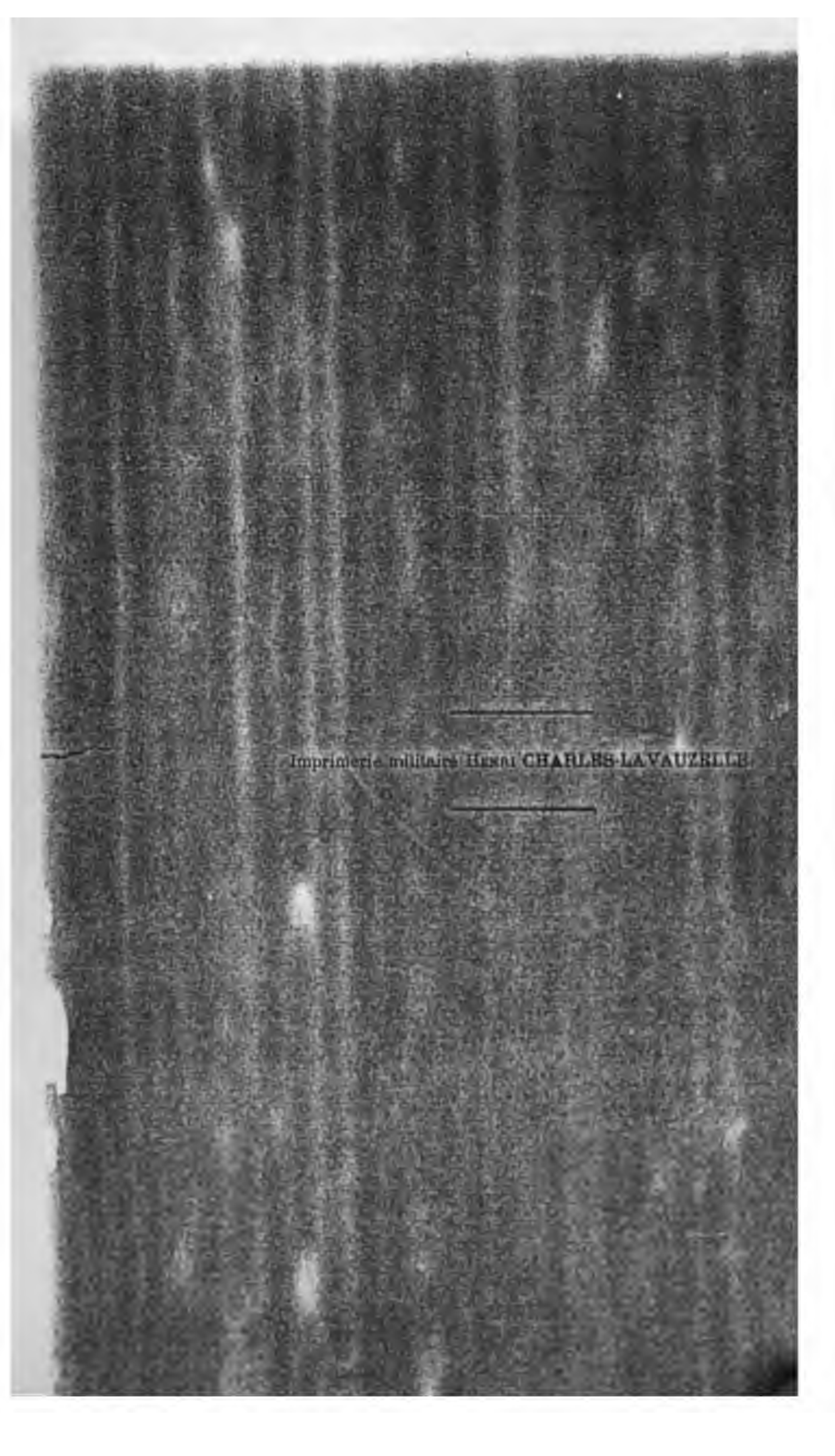
(1) *Les Pontonniers à vol d'oiseau*, par M. Maire.

[redacted]

# TABLE DES MATIÈRES

## Création du corps des pontonniers. (Historique.)

Paris et Limoges. — Imp. milit. Henri CHARLES-LAVAUZELLE.



Imprimerie militaire Henri CHARLES-LAVAUZELLE.

This book is a preservation photocopy.
It was produced on Hammermill Laser Print natural white,
a 60 # book weight acid-free archival paper
which meets the requirements of
ANSI/NISO Z39.48-1992 (permanence of paper)

Preservation photocopying and binding
by
Acme Bookbinding
Charlestown, Massachusetts
1995